RAPPORT SUR LA TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE

Québec

L'INSPECTEUR GENERAL DES INSTITUTIONS FINANCIERES

91-07053/

RAPPORT SUR LA TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE 1990

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DES
INSTITUTIONS FINANCIERES

Ce rapport a été produit par le Service de
l'actuariat de la Direction du contrôle
des assurances générales

ISBN 2-550-21771-3
ISSN 0837-7006

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec

Edité au cours du deuxième trimestre 1991
par la Direction des communications de
l'Inspecteur général des institutions financières

Gouvernement
du Québec

La Ministre déléguée aux Finances

Québec, mars 1991.

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec en 1990. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile, au Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La Ministre,

LOUISE ROBIC

Gouvernement
du Québec

L'Inspecteur général des institutions financières

Québec, mars 1991.

Madame Louise Robic
Ministre déléguée aux Finances
12, rue St-Louis - 1er étage
Québec (Québec)

Madame la Ministre,

Je vous transmets le douzième rapport annuel sur la tarification en assurance automobile au Québec, conformément aux dispositions de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25).

Sont consignés, dans ce rapport, les résultats de l'analyse qui a été effectuée à partir des données fournies par les assureurs sur leur expérience de sinistres et leurs tarifs en vigueur au Québec en 1990.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'Inspecteur général des
institutions financières,

JEAN-MARIE BOUCHARD

TABLE DES MATIERES

PAGE

INTRODUCTION 1

CHAPITRE 1: LE MARCHÉ EN 1990 3

1.1 Le contexte légal 3

1.2 Les assureurs 6

1.3 Les données recueillies 13

1.3.1 Les manuels de tarifs 13
1.3.2 Les statistiques d'expérience 14

CHAPITRE 2: LA CLASSIFICATION ET LES AUTRES FACTEURS INFLUENCANT LA PRIME 17

2.1 Les critères de classification traditionnels 18

2.1.1 Les territoires de tarification 18
2.1.2 Les classes de conducteurs 22
2.1.3 Les dossiers de conduite 28
2.1.4 Les groupes de tarification 31

2.2 Autres critères de classification 33

2.2.1 Les majorations 34
2.2.2 Les rabais 35

CHAPITRE 3: LE FICHIER CENTRAL DES SINISTRES AUTOMOBILES 45

TABLE DES MATIERES (suite)

PAGE

CHAPITRE 4: LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC EN 1990 51

4.1 Les primes 51

4.2 Les coûts 55

4.2.1 Les sinistres 55
4.2.2 Les frais d'exploitation 59

4.3 Les résultats des opérations d'assurance 61

CHAPITRE 5: LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION PRATIQUÉE A LA FIN DE 1990 71

5.1 L'évolution du niveau des primes 72

5.1.1 Tarification par garantie et territoire 72
5.1.2 Différences entre les assureurs 75

5.2 L'estimation des coûts des sinistres et des frais d'exploitation 78

5.2.1 Responsabilité civile et collision 79
5.2.2 Accident sans collision ni versement 80
5.2.3 Frais d'exploitation 81

5.3 Le fondement de la tarification 82

5.3.1 Par garantie 83
5.3.2 Par territoire 85

CONCLUSION 89

L I S T E D E S A N N E X E S

		PAGE
ANNEXE 1:	**LES GARANTIES OFFERTES**	91
ANNEXE 2:	**LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (AU 7 janvier 1991)**	97
	LISTE DES ASSUREURS FORMANT DES GROUPES PARMI LES 15 PLUS IMPORTANTS	109
ANNEXE 3:	**DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION**	111
	1. Les territoires de tarification	111
	2. Les classes de conducteurs	113
	3. Les dossiers de conduite	116
	4. Les groupes de tarification des véhicules	117
ANNEXE 4:	**NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COUTS ESTIMÉS**	119

INTRODUCTION

Conformément aux dispositions de l'article 182 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., c. A-25), l'Inspecteur général des institutions financières doit analyser les manuels de tarifs ainsi que les données statistiques sur l'expérience des assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec, et produire chaque année un rapport sur les résultats de cette analyse.

Le présent rapport expose les grandes lignes et les conclusions de l'analyse de la tarification pratiquée en 1990 par les assureurs oeuvrant dans le marché privé de l'assurance automobile au Québec.

Le premier volet de cette analyse trace le profil du marché de l'assurance automobile au Québec en 1990 en abordant tout d'abord le contexte légal dans lequel évoluent les assureurs ainsi qu'une description de l'offre d'assurance et des données recueillies par l'Inspecteur général des institutions financières.

Le rapport analysera ensuite la classification et les autres facteurs ayant un impact sur l'évaluation de la prime ainsi que le fichier central des sinistres automobiles.

Le deuxième volet de ce rapport traitera d'abord de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 1990, pour ensuite présenter le fondement de la tarification des voitures de tourisme pratiquée en 1990 qui a été analysé en comparant le niveau des primes à celui des coûts qu'engendreront les polices d'assurance automobile émises ou renouvelées en vertu de cette tarification.

CHAPITRE 1

LE MARCHÉ EN 1990

Avant d'aborder les éléments plus spécifiquement reliés à la tarification, il est opportun de présenter l'environnement régissant l'assurance automobile au Québec en 1990 ainsi que l'évolution de la structure du marché.

C'est ainsi que sera tout d'abord décrit le contexte légal encadrant les activités en assurance automobile au Québec ainsi qu'un aperçu de la façon dont les assureurs se sont partagés le marché.

La dernière partie de ce chapitre traitera ensuite des manuels de tarifs et des statistiques d'expérience que les assureurs ont fournis à l'Inspecteur général des institutions financières afin qu'il puisse remplir son mandat.

1.1 LE CONTEXTE LÉGAL

Les contrats d'assurance et le commerce des assurances étant de juridiction provinciale au Canada, le Québec a donc sa propre législation en matière d'assurance automobile. C'est ainsi que le 1er mars 1978 un nouveau régime d'assurance automobile est entré en vigueur au Québec et a eu pour effet de restructurer ce secteur de l'assurance.

La Loi sur l'assurance automobile établissait alors une différence dans le traitement des dommages corporels et matériels subis lors d'un accident impliquant un véhicule automobile ainsi que le cadre dans lequel devaient évoluer les différents intervenants.

L'indemnisation des dommages corporels causés par l'utilisation d'un véhicule automobile a ainsi été prise en charge par l'État et s'effectue sans égard à la responsabilité. C'est la Société de l'assurance automobile du Québec (S.A.A.Q.) qui est responsable de l'application de ce régime étatique.

L'indemnisation des dommages matériels, quant à elle, a été laissée aux assureurs privés qui fournissent ainsi au public la garantie d'assurance obligatoire prévue par la loi et d'autres protections facultatives. Ce secteur privé de l'assurance automobile est sous la surveillance de l'Inspecteur général des institutions financières.

Les risques couverts par les assureurs privés le sont en vertu d'un contrat d'assurance uniforme. Ce contrat, désigné par le sigle F.P.Q. (Formule de Police du Québec), est approuvé en vertu du Code civil du Bas-Canada par l'Inspecteur général des institutions financières et tant les assureurs que les assurés sont assujettis à ses conditions.

La loi donne donc à l'Inspecteur général des institutions financières un important pouvoir de contrôle de la couverture d'assurance des conducteurs québécois.

Dans sa forme la plus connue, qui est celle des propriétaires de véhicules automobiles (F.P.Q. no 1), la police contient deux parties ou chapitres: le chapitre A - Responsabilité civile, et le chapitre B - Dommages éprouvés par le véhicule assuré. La protection offerte par le chapitre A est obligatoire en ce sens que tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec doit détenir un contrat d'assurance responsabilité dont la garantie est d'au moins 50 000 $. La protection du chapitre B n'est pas obligatoire mais elle est néanmoins choisie par la majorité des conducteurs. L'annexe 1 présente une description des principales garanties offertes en vertu du contrat F.P.Q. no 1.

De plus, afin de faciliter et d'accélérer le règlement des sinistres et d'en réduire les coûts, la Loi sur l'assurance automobile a aussi prévu l'instauration d'un système d'indemnisation directe des assurés par les assureurs.

L'article 173 de la Loi sur l'assurance automobile a obligé le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.) à établir une convention d'indemnisation directe des dommages matériels occasionnés aux véhicules des assurés. Cette convention a été mise en application le 1er mai 1978.

La convention vise tous les dommages matériels résultant d'un accident qui survient au Québec et au cours duquel il y a collision impliquant au moins deux véhicules dont les propriétaires ont été dûment identifiés. Cette convention est basée sur le principe que l'assuré, qui subit des dommages matériels lors d'un accident mettant en cause la responsabilité d'un autre automobiliste, doit être indemnisé par son propre assureur au nom de l'assureur du conducteur responsable.

Dans la mesure où la convention d'indemnisation directe s'applique lors d'un accident, les responsabilités sont partagées selon un barème de circonstances d'accidents prévu dans cette convention. Chaque assureur indemnise donc son assuré sous la garantie "responsabilité civile" (chapitre A) dans la proportion où il n'est pas responsable. Par exemple, si l'assuré est responsable de l'accident à 75%, il touchera une indemnité équivalant à 25% du sinistre. L'autre tranche de 75% dont il est responsable, ne lui sera remboursée que s'il a acheté une assurance collision facultative. Il faut noter que l'assuré ne payera que 75% de sa franchise en assurance collision.

La convention stipule également que les assureurs renoncent à exercer entre eux leur droit de subrogation et tous les assureurs faisant affaire au Québec en assurance automobile sont liés par cette convention.

Afin que l'Inspecteur général des institutions financières puisse analyser les pratiques de tarification et de classification des assureurs en assurance automobile et ensuite en informer les assurés, l'article 180 de la loi oblige tous les assureurs faisant affaire au Québec à déposer auprès de l'Inspecteur général le manuel de tarifs qu'ils utilisent.

En créant cette obligation, le législateur a cependant choisi de laisser libre cours à la concurrence. Il a en effet laissé aux assureurs la liberté d'utiliser les critères de classification et d'établir le niveau des primes qu'ils jugent adéquats. En contrepartie, il a donné à l'Inspecteur général un droit de regard sur l'ensemble des pratiques de tarification des assureurs et a créé l'obligation de lui faire rapport annuellement.

Dans ce contexte, l'Inspecteur général peut exiger des assureurs tout renseignement qu'il juge utile à l'analyse de leurs pratiques et toute justification des éléments constituant leur manuel de tarifs. Sans pouvoir obliger ou interdire directement l'utilisation de certaines pratiques de tarification, il peut cependant recommander que des amendements soient apportés à la loi pour corriger les irrégularités qu'il aura identifiées.

Le rapport annuel sur la tarification en assurance automobile de l'Inspecteur général des institutions financières sert à informer le public consommateur des tendances et des points d'intérêt d'un secteur particulièrement important de l'économie québécoise, de même qu'à éclairer les assurés relativement aux pratiques des assureurs qui leur fournissent une protection.

1.2 LES ASSUREURS

En 1990, 164 assureurs ont été autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec par l'Inspecteur général des institutions financières; la liste de ces assureurs apparait à l'annexe 2. Cette liste ne comprend pas les assureurs dont les activités se limitent à la réassurance.

Tel qu'illustré au tableau 1, le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec en 1990 a diminué de sept par rapport à ce qu'il était en 1989. Cette diminution est la résultante de l'octroi de cinq nouveaux permis et du non renouvellement de douze autres au cours de la même période.

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

ANNÉE	AUTORISÉS A PRATIQUER	AYANT PRATIQUÉ
1986	174	134
1987	176	137
1988	181	140
1989	171	135
1990	164	127

Le tableau ci-dessus démontre de plus que 127 assureurs ont effectivement exercé une activité en 1990 comparativement à 135 en 1989. Ainsi, en 1990, 37 assureurs n'ont pas pratiqué l'assurance automobile même s'ils possédaient un permis pour le faire. Il s'agit en fait pour un bon nombre d'entre eux, d'assureurs n'ayant pas souscrit directement de primes d'assurance automobile. La diminution du nombre d'assureurs ayant pratiqué est attribuable au fait que six assureurs ont souscrit de l'assurance automobile pour la première fois ou ont recommencé à le faire, alors que quatorze autres ont cessé leurs opérations dans cette catégorie d'assurance.

Le tableau 1 permet aussi de constater qu'il y a eu une diminution appréciable du nombre d'assureurs automobiles autorisés et ayant pratiqué au Québec entre 1988 et 1990. Cette situation est principalement attribuable à deux facteurs. Le phénomène de fusions de compagnies, constaté tant au Canada qu'à l'échelle internationale, constitue le premier de ces facteurs expliquant la baisse du nombre d'assureurs automobiles. L'autre facteur, quant à lui, n'est pas vraiment relié aux forces du marché de l'assurance.

En effet, il s'agit plutôt d'une surveillance plus étroite des opérations des assureurs exercée par l'Inspecteur général, de sorte que l'assurance automobile a été enlevée lors du renouvellement du permis de certains assureurs n'ayant pas pratiqué cette catégorie l'année précédente.

Le tableau 2 ventile le nombre d'assureurs autorisés et ayant pratiqué en assurance automobile au Québec selon leur charte, pour chacune des trois dernières années.

TABLEAU 2

VENTILATION DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

(SELON LEUR CHARTE)

CHARTE	ASSUREURS AUTORISÉS			ASSUREURS AYANT PRATIQUÉ		
	1988	1989	1990	1988	1989	1990
Québec	52	53	51	49	49	48
Autre province	6	6	7	4	4	4
Canada	69	65	61	55	57	51
Autre pays	54	47	45	32	25	24
	181	171	164	140	135	127

L'examen du tableau 2 met en évidence le fait que les assureurs à charte du Québec pratiquent plus que ceux à charte canadienne ou étrangère. Cette situation est attribuable au fait que les assureurs à charte du Québec souscrivent de l'assurance automobile presque exclusivement au Québec, alors que les assureurs ayant une charte du Canada ou étrangère souscrivent souvent dans plusieurs provinces. Il arrive donc, pour toutes sortes de raisons, qu'une compagnie détenant un permis pour opérer au Québec décide de ne pas souscrire d'assurance automobile au Québec.

Le tableau 3, quant à lui, fait état des parts de marché accaparées par les assureurs selon leur charte. Comme les parts de marché de l'année 1990 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction de ce rapport, les plus récentes données indiquées sont celles de 1989. Elles sont tout de même représentatives de la situation prévalant au début de 1990.

Les assureurs à charte du Québec ont donc recueilli 32% du 1,58 milliard de dollars de primes souscrites en assurance automobile en 1989. Le tableau 3 permet aussi de constater que les assureurs à charte du Québec, en tant que groupe, sont les seuls à avoir augmenté leur part de marché depuis 1985, alors que les assureurs détenant une autre charte ont, d'une façon générale, vu leur part de marché diminuer au cours de la même période.

TABLEAU 3

PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC
(SELON LEUR CHARTE)

CHARTE	PART DE MARCHÉ (%)				
	1989	1988	1987	1986	1985
Québec	32	30	28	27	26
Autre province	1	1	1	3	2
Canada	55	57	57	57	57
Autre pays	12	12	14	13	15

Par ailleurs, en ajoutant aux assureurs à charte du Québec ceux à charte canadienne dont le siège social est au Québec, les assureurs de la province détiennent près de 54% du marché. Les données correspondantes des deux années antérieures étaient de 51% en 1988 et de 48% en 1987. Cette proportion est en hausse continuelle depuis 1985 et dénote l'importance de plus en plus grande de ces assureurs dans le marché. Il s'agit là d'une vue d'ensemble qui n'implique pas nécessairement que tous les assureurs ayant leur siège social au Québec accroissent leur part de marché ou que d'autres assureurs ne l'augmentent pas.

En fait, le marché reste dominé par un nombre relativement peu élevé d'assureurs. Le tableau 4 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs au Québec au cours des cinq dernières années.

TABLEAU 4

PART DE MARCHÉ DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES

Nombre d'assureurs (ou groupes d'assureurs)	Part de marché (%) 1985	1986	1987	1988	1989
1	10	11	11	12	12
3	22	23	23	24	26
5	31	31	31	33	36
10	47	48	49	50	54
15	62	62	63	65	69

Les données ci-dessus, établies en fonction du volume de primes souscrites de 1985 à 1989, montrent que les 15 assureurs les plus importants recueillent plus des deux tiers du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec. Cette proportion a fait un bond important en 1989 et contraste avec la stabilité relative des quatre années précédentes. Cela est principalement attribuable à la formation de nouveaux groupes d'assureurs et à l'importance de plus en plus grande de ceux-ci.

Cette situation ne relève pas d'un phénomène ponctuel mais se veut le reflet des changements qui s'opèrent à l'échelle internationale où les regroupements de compagnies se font de plus en plus nombreux. Il est donc fort probable que cette tendance s'accentuera au Québec et au Canada au cours des prochaines années et la part de marché détenue par les 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs devrait, par conséquent, continuer d'augmenter.

L'analyse des parts de marché détenues par chaque assureur demeure toutefois moins significative que celle pour un ensemble d'assureurs. En effet, trop de facteurs influencent la part de marché détenue par un assureur pour qu'on puisse juger de la qualité de ses opérations à partir de cette seule donnée. Ainsi, l'acquisition ou la vente d'une compagnie, par exemple, peut faire fluctuer sensiblement la part de marché d'un assureur sans que sa situation ne se soit nécessairement améliorée ou détériorée.

Il y a donc peu de conclusions à tirer de l'évolution de la part de marché d'un assureur d'une année à l'autre si l'on ne tient pas compte de tous les éléments qui ont affecté ses activités au cours d'une année.

Par contre, il est tout de même intéressant, à titre informatif, de jeter un regard sur l'importance relative des forces en présence au niveau des primes souscrites en assurance automobile au Québec en 1989 et présentées au tableau 5. A ce sujet, la liste des assureurs formant des groupes parmi les 15 plus importants est présentée à l'annexe 2.

TABLEAU 5

LES 15 ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS LES PLUS IMPORTANTS EN ASSURANCE AUTOMOBILE SELON LEUR PART DE MARCHÉ EN 1989 ET 1988

ASSUREUR OU GROUPE D'ASSUREURS	RANG 1989	RANG 1988	PART DE MARCHÉ (%) 1989	PART DE MARCHÉ (%) 1988
Groupe Nationale-Nederlanden	1	1	12,15	12,36*
Groupe Desjardins	2	4	7,75	4,81
Groupe La Laurentienne	3	2	6,44	6,66
Groupe Prudential Assurance	4	3	5,68	5,13
Guardian du Canada	5	5	4,34	4,05
Groupe Axa Canada	6	6	3,77	3,79
Wawanesa	7	10	3,65	3,42
Groupe Unindal	8	--	3,60	4,01*
Groupe Mutuelle des Fonctionnaires	9	12	3,36	3,27
Groupe Zurich Canada	10	--	3,35	4,21*
Groupe Roins Holding Limited	11	7	3,34	3,47
Groupe Canadian General	12	19	3,13	2,05
Groupe Home Canadien	13	9	3,07	3,44
Groupe Allstate	14	8	2,99	3,46
Groupe Economical	15	11	2,84	3,32

* Ces données ont été ajustées afin qu'elles soient sur la même base que celles de 1989.

Ce tableau permet de constater la formation de nouveaux regroupements d'assureurs. Il s'agit du Groupe Nationale-Nederlanden qui a acquis le Groupe Commassur, du Groupe Unindal qui provient du regroupement de trois assureurs québécois, soit l'Union Canadienne, l'Industrielle-Alliance et l'Equitable, ainsi que du Groupe Zurich Canada qui fait suite à l'acquisition de la compagnie Travelers par la compagnie Zurich. C'est ce qui explique, pour les deux derniers cas, l'absence de données pour l'année 1988.

L'examen des données du tableau 5 démontre aussi que, bien qu'une partie importante du marché soit détenue par un nombre relativement peu élevé d'assureurs ou groupes d'assureurs, l'importance dans le marché de plusieurs d'entre eux est toutefois relativement semblable. En effet, moins de 1% de part de marché ne sépare les assureurs classés du sixième au quinzième rang.

Cependant, bien que les mouvements observés dans les parts de marché des assureurs les plus importants soient indicateurs d'une activité intense dans le marché de l'assurance automobile au Québec, il ne faudrait pas croire que la concurrence qui s'y exerce soit parfaite. En effet, quoique chacun des assureurs les plus importants ne détienne pas une part de marché suffisamment grande pour contrôler le marché, leur influence est toutefois très grande puisque peu de mouvements importants se font sans que les assureurs les plus importants n'y souscrivent.

Il sera possible de constater, à partir d'autres analyses sur l'ensemble du marché présentées plus loin dans ce rapport, de quelle façon cette concurrence s'est exercée en 1990.

Avant de présenter le résultat de ces analyses, il est important de connaître les données qui ont été utilisées pour les réaliser. C'est précisément le sujet de la prochaine section.

1.3 LES DONNÉES RECUEILLIES

La Loi sur l'assurance automobile impose aux assureurs l'obligation de transmettre à l'Inspecteur général des institutions financières leur manuel de tarifs et les modifications qu'ils y apportent, ainsi que les données statistiques de leur expérience en assurance automobile au Québec.

C'est à partir de ces informations que s'effectue l'analyse des pratiques de tarification des assureurs. Les manuels de tarifs servent à apprécier les règles de classification et le niveau des primes, alors que l'expérience de sinistres et la déclaration des frais d'exploitation permettent d'évaluer le niveau des coûts. On fera donc état, dans cette section, des données ainsi recueillies en 1990.

1.3.1 Les manuels de tarifs

Tel que prescrit par l'article 180 de la Loi sur l'assurance automobile, les assureurs doivent, dans les dix jours, déposer auprès de l'Inspecteur général tout nouveau manuel de tarifs ou toute modification apportée à leur manuel en vigueur.

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs est effectuée, chaque année, à partir des manuels de tarifs en vigueur au 1er novembre. Cette façon de procéder est nécessaire pour bénéficier d'une période de temps suffisante pour effectuer ladite analyse et pour la production de ce rapport à la date prescrite par l'article 182 de la loi. C'est donc dire que les modifications auxquelles il sera fait référence pour 1990, portent en réalité sur la période comprise entre le 1er novembre 1989 et le 1er novembre 1990.

Comme les modifications aux manuels en 1990 ont porté en grande partie sur les tarifs des voitures de tourisme et que les affaires relatives à ce type de véhicules représentent plus de 80% des primes souscrites en assurance automobile au Québec, l'analyse a été limitée, dans cette section, au marché de ce type de véhicules.

La grande majorité des assureurs ont apporté des modifications à leur manuel de tarifs, puisque le nombre de manuels inchangés en 1990 ne représentait que 11% du nombre total de manuels déposés comparativement à 17% en 1989 et 24% en 1988.

Cela indique qu'un plus grand nombre d'assureurs ressentent le besoin de s'ajuster à la concurrence qui prévaut dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Les modifications déposées en 1990 par les assureurs ont consisté, pour la majorité, en des hausses apportées aux tarifs. Les rabais accordés aux clientèles cibles ont encore été très populaires auprès des assureurs, car la majorité des modifications apportées incluaient des changements aux rabais. Il est bon de préciser que la quasi-totalité de ces changements étaient de nature à ajuster le niveau des rabais à la hausse ou à modifier les règles d'admissibilité à ces rabais. Ces changements se sont échelonnés tout au long de l'année.

Enfin, conformément à l'article 183 de la Loi sur l'assurance automobile, les manuels de tarifs des assureurs ont été mis à la disposition du public pour consultation aux bureaux de l'Inspecteur général des institutions financières à Québec et à Montréal. En 1990, tout comme par les années passées, peu de personnes se sont prévalues de cette disposition de la loi.

1.3.2 Les statistiques d'expérience

Tel que prescrit par l'article 177 de la Loi sur l'assurance automobile, chaque assureur doit déposer auprès de l'Inspecteur général, à sa demande et sous la forme que celui-ci indique, les données statistiques de son expérience en assurance automobile au Québec.

L'application de cette disposition de la loi se fait depuis 1981 par l'entremise du Plan statistique du Québec qui recueille les données des assureurs en matière de primes, de sinistres et de frais d'exploitation.

Ce plan est administré par le Groupement des assureurs automobiles conformément au mandat que lui a confié l'Inspecteur général.

Le Groupement est ainsi responsable de la cueillette des données de chaque assureur, du contrôle de leur qualité ainsi que de la production des rapports qui en découlent.

Les données d'expérience sur les sinistres au Québec sont ensuite compilées selon la base statistique d'année de survenance qui regroupe l'expérience des sinistres sans égard à la date d'émission des polices. Les données sur les sinistres sont ainsi compilées pour chaque semestre d'une année.

Ces statistiques d'expérience sont transmises deux fois par année à l'Inspecteur général, habituellement en mai pour les sinistres arrêtés au 31 décembre de l'année précédente et en novembre pour les sinistres arrêtés au 30 juin de l'année courante. Aussitôt après, elles sont publiées par le Groupement dans un recueil intitulé "Rapport statistique sur l'assurance automobile - Québec" communément désigné comme étant le Livre Gris. Les données ainsi publiées sont celles de l'ensemble des assureurs automobiles au Québec. En plus de ces résultats, le Groupement doit transmettre à l'Inspecteur général les données sur les frais d'exploitation encourus par les assureurs au cours de l'année précédente.

A cela s'ajoutent des renseignements supplémentaires que l'Inspecteur général recueille directement des assureurs.

Ce sont donc là les données qui servent de base à l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs. Il faut préciser que malgré tout le soin apporté à la cueillette et au traitement de ces données, il faut tout de même tenir compte d'une certaine marge d'erreur inhérente à l'utilisation d'une base de données d'une telle envergure. Les données recueillies permettent néanmoins d'apprécier l'évolution des primes et celle des sinistres et des frais, et ainsi d'évaluer les résultats de la tarification en assurance automobile au Québec.

CHAPITRE 2

LA CLASSIFICATION ET LES AUTRES FACTEURS INFLUENCANT LA PRIME

En assurances générales et plus particulièrement en assurance automobile, un des éléments fondamentaux du processus de tarification est la classification des risques. Par cette opération, l'assureur attribue à l'assuré une appréciation du risque qu'il représente et détermine ainsi la prime qu'il aura à débourser.

Comme le démontrera le présent chapitre, le système de classification présentement en usage chez les assureurs donne lieu à beaucoup de possibilités de classement des assurés et à des différences significatives dans les primes qui en résultent.

Les critères servant à la classification se divisent en trois groupes. Il y a d'abord les critères de classification traditionnels qui sont établis en tout premier lieu pour chaque assuré. Ces critères sont les suivants:

1) le territoire où le véhicule est habituellement conduit;
2) la classe (le genre de conducteur et l'utilisation du véhicule);
3) le dossier de conduite du conducteur;
4) le groupe de tarification (le type de véhicule).

Il y a ensuite les critères qui viennent préciser les couvertures choisies par l'assuré. Il s'agit des limites de la garantie de responsabilité civile ainsi que des franchises pour les divisions du chapitre B.

Enfin, certaines majorations, qui sont pour la plupart liées à l'expérience de conduite de l'assuré, ainsi que des rabais, qui sont offerts à l'assuré en autant qu'il satisfasse à certaines conditions, peuvent s'appliquer au "taux de base" établi à partir des premiers critères dits traditionnels.

2.1 LES CRITERES DE CLASSIFICATION TRADITIONNELS

2.1.1 Les territoires de tarification

Les territoires de tarification sont établis à partir d'un découpage du Québec en diverses régions. Ces délimitations visent à regrouper un ensemble de villes ou de régions présumées représentatives d'un environnement particulier de facteurs tels que la densité de population, la topographie et le système routier.

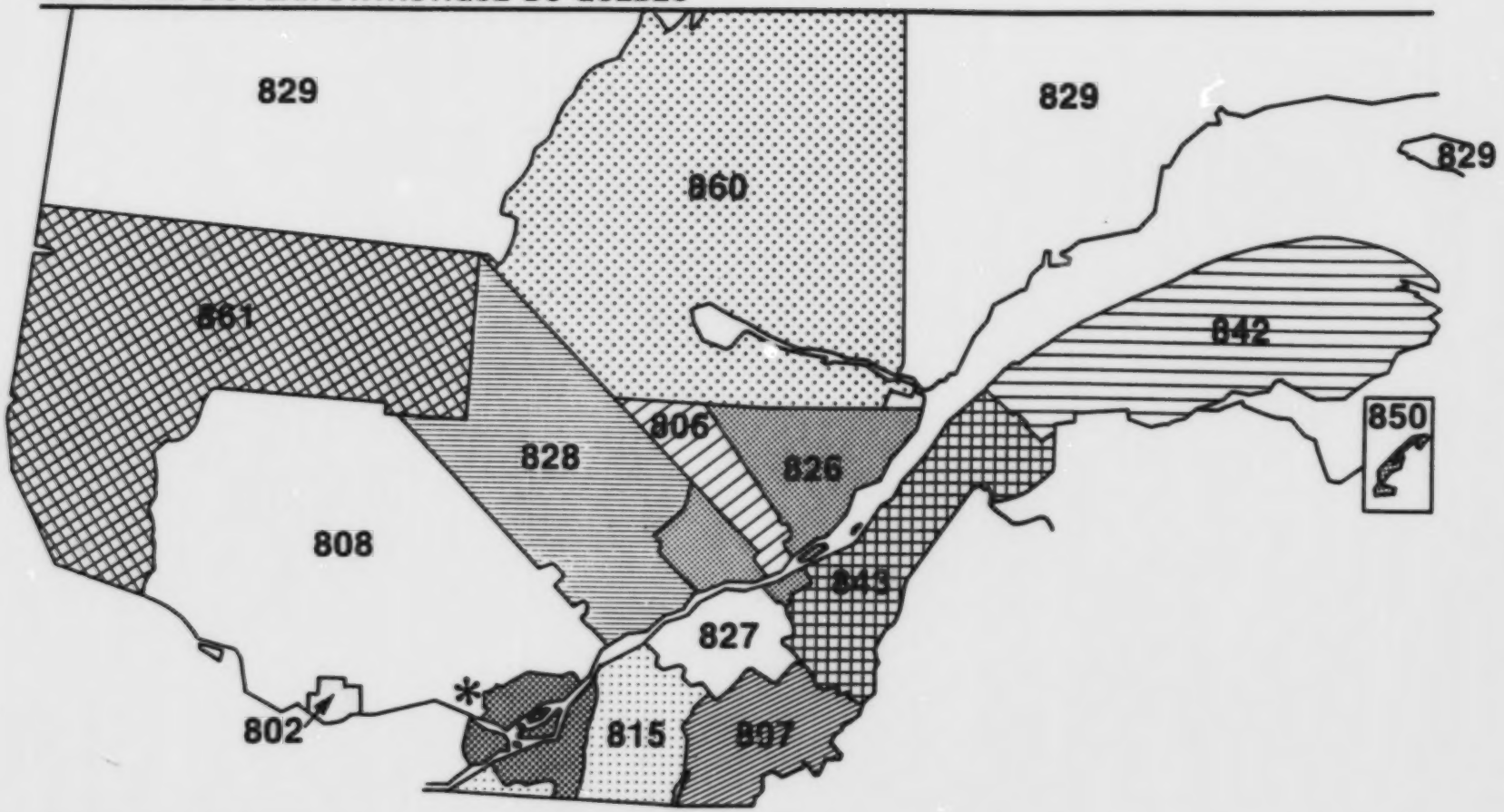
Le Québec est ainsi divisé en 20 zones statistiques reconnues par le Plan statistique du Québec. Ces zones sont définies à l'annexe 3.

L'utilisation des 20 zones de tarification n'est toutefois pas une norme stricte pour les assureurs. D'ailleurs, la définition des territoires utilisés par les assureurs dans leur tarification ne correspond pas nécessairement aux définitions du Plan statistique, même si les données sont ensuite compilées pour satisfaire aux exigences du Plan statistique.

Le tableau 6 présente la distribution des assureurs selon le nombre de primes utilisées pour couvrir une zone de tarification du Plan statistique du Québec.

Ces changements ne donnent pas nécessairement lieu, par contre, à la création de nouvelles zones de tarification distinctes car, pour les régions plus urbaines de Montréal et de Québec, la pratique des assureurs est surtout à l'effet d'exclure certaines municipalités d'une zone pour les tarifer avec une autre zone existante, certains allant même jusqu'à utiliser les codes postaux pour définir leurs exclusions.

LES ZONES DU PLAN STATISTIQUE DU QUÉBEC



LES DIVISIONS DE RECENSEMENT

802 • HULL

806 • QUEBEC

807 • COMPTON
• FRONTENAC
• RICHMOND
• SHERBROOKE
• STANSTEAD
• WOLFE

808 • ARGENTEUIL
• BERTHIER
• GATINEAU
• JOLIETTE
• LABELLE
• MONTCALM
• PAPINEAU
• PONTIAC
• TERREBONNE (une partie de)

815 • BAGOT
• BROME
• DRUMMOND
• HUNTINGDON
• IBERVILLE
• MISSISQUOI
• RICHELIEU
• ROUVILLE
• SHEFFORD
• SAINT-HYACINTHE
• YAMASKA

826 • CHARLEVOIX-EST
• CHARLEVOIX-OUEST
• LÉVIS
• MONTMORENCY (1)
• MONTMORENCY (2)
• PORTNEUF

827 • ARTHABASKA
• LOTBINIÈRE
• MÉGANTIC
• NICOLET

828 • CHAMPLAIN
• MASKINONGÉ
• SAINT-MAURICE

829 • SAGUENAY
• TERRITOIRE-DU-NOUVEAU-QUÉBEC

842 • BONAVENTURE
• GASPÉ-EST
• GASPÉ-OUEST
• MATANE
• MATAPÉDIA
• RIMOUSKI

843 • BEAUCE
• BELLECHASSE
• DORCHESTER
• KAMOURASKA
• L'ISLET
• MONTMAGNY
• RIVIÈRE-DU-LOUP
• TÉMISCOUATA

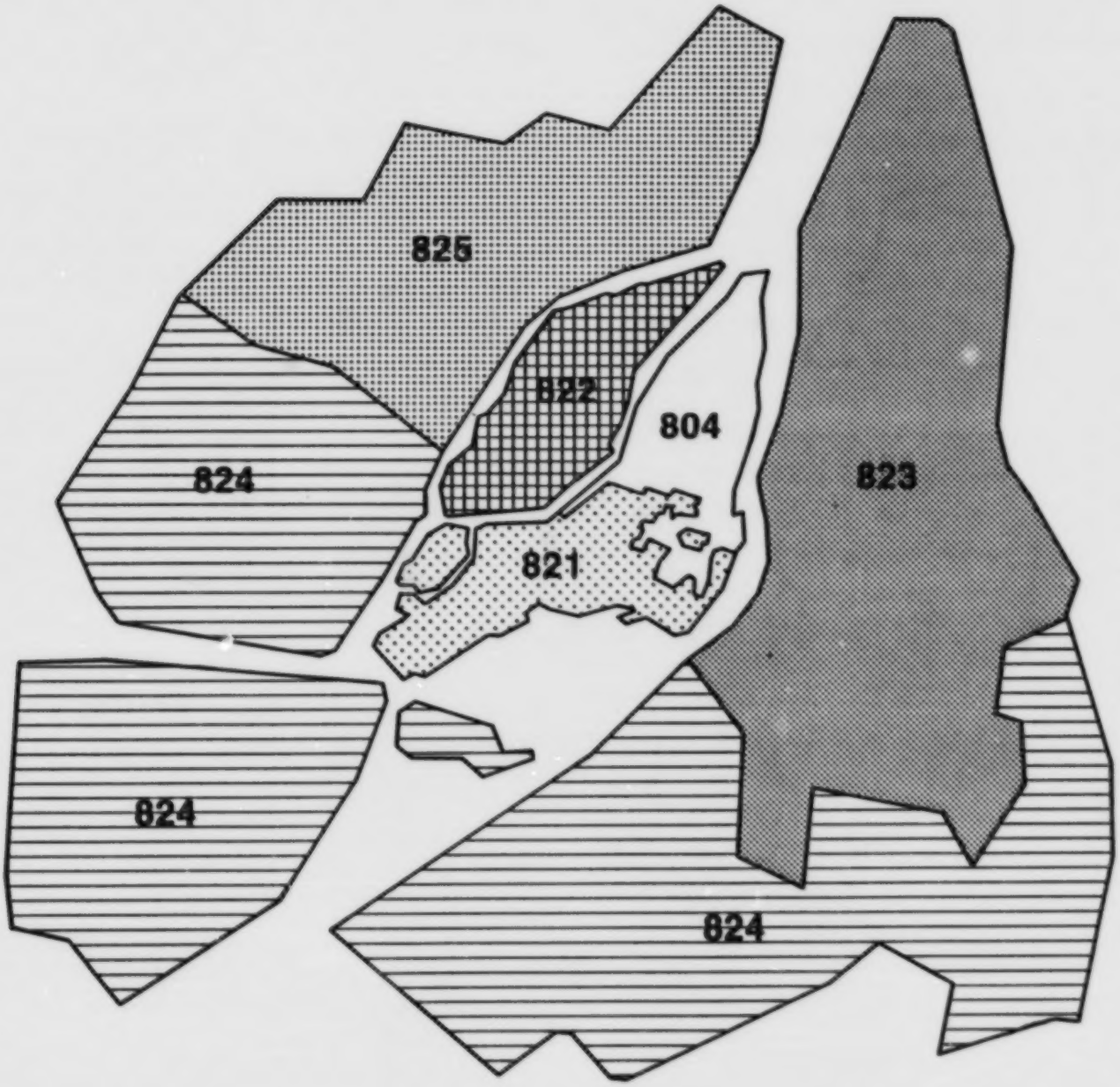
850 • ÎLES-DE-LA-MADELEINE

860 • CHICOUTIMI
• LAC SAINT-JEAN-EST
• LAC SAINT-JEAN-OUEST

861 • ABITIBI
• TÉMISCAMINGUE

* • VOIR LA CARTE DE LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

LES 6 TERRITOIRES DU PLAN STATISTIQUE DU QUÉBEC DÉSIGNANT LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL



LES DIVISIONS DE RECENSEMENT

804 • ÎLE-DE-MONTRÉAL
MUNICIPALITÉS DE:
ANJOU
MONTRÉAL
MONTRÉAL-EST
MONTRÉAL-NORD
SAINT-LÉONARD

821 • LES AUTRES MUNICIPALITÉS DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL

822 • ÎLE-JÉSUS

823 • CHAMBLY
• LAPRAIRIE
• VERCHÈRES

824 • BEAUHARNOIS
• CHÂTEAUGUAY
• DEUX-MONTAGNES
• NAPIERVILLE
• SOULANGES
• SAINT-JEAN
• VAUDREUIL

825 • L'ASSOMPTION
• TERREBONNE (une partie de)

TABLEAU 6

DISTRIBUTION DES ASSUREURS SELON LE NOMBRE DE PRIMES UTILISÉES PAR ZONE DU PLAN STATISTIQUE

ZONE DE TARIFICATION		NOMBRE DE PRIMES 1 %	2 %	3 %	4 %
RÉGION DE MONTRÉAL	804	81	18		1
	821	62	32	6	
	822	99	1		
	823	55	19	22	4
	824	57	29	13	1
	825	57	22	19	2
RÉGION DE QUÉBEC	806	71	26	3	
	826	82	16		2
HULL	802	70	30		
SUD DU QUÉBEC	807	82	15	3	
	815	69	15	15	1
	827	87	11	2	
N. DE MONTRÉAL/OUTAOUAIS	808	80	18	1	1
MAURICIE	828	100			
GASPÉSIE, BAS-DU-FLEUVE	842	59	33	6	2
BEAUCE	843	71	11	17	1
NORD DU QUÉBEC	829	77	16	7	
CHICOUTIMI/LAC-ST-JEAN	860	94	5	1	
ABITIBI/TÉMISCAMINGUE	861	95	3	2	
ILES-DE-LA-MADELEINE	850	100			

Dans le cas des zones de tarification à représentation plus rurale, les assureurs les subdivisent en excluant parfois des divisions de recensement en entier.

Il faut aussi noter que même si un assureur souscrit dans toutes les zones de tarification du Plan statistique, cela n'implique pas obligatoirement qu'il effectue une tarification différente pour chacune des zones de tarification du Plan statistique. En fait, le nombre de zones différentes utilisées par les assureurs pour couvrir l'ensemble du Québec varie de 7 à 30 en 1990.

De plus, les assureurs ne souscrivent pas tous dans l'ensemble des zones de tarification du Québec et orientent souvent les variations qu'ils apportent aux définitions des différentes zones de tarification selon la distribution géographique des risques qu'ils assurent et l'expérience développée au fil des années.

2.1.2 Les classes de conducteurs

La plupart des assureurs utilisent dans leur tarification 14 classes de conducteurs; ces classes sont définies à l'annexe 3. Il s'agit des mêmes classes à partir desquelles le Plan statistique recueille des données.

L'analyse de la structure de ces classes révèle que les critères de base de leur détermination sont l'âge, le sexe et, pour les hommes, l'état civil du conducteur. Les autres critères dont tiennent compte les assureurs sont le kilométrage parcouru et l'utilisation faite du véhicule.

Une comparaison entre le niveau des primes exigées par les assureurs et les résultats d'expérience les plus récents dans chaque classe est présentée au tableau 7. Les primes exigées en 1990 ainsi que le coût moyen des sinistres par véhicule assuré en 1989 y sont présentés sous forme de coefficients d'écart par rapport à la prime moyenne et au coût moyen des sinistres par véhicule assuré dans l'ensemble du Québec, pour les garanties de responsabilité civile et de collision. La garantie accident sans

collision ni versement n'est pas présentée, puisqu'elle n'est pas affectée par ce critère de tarification dans la plupart des manuels de tarifs recueillis.

Le tableau 7 permet de constater qu'indépendamment de la suffisance des tarifs, les coefficients d'écart par rapport à l'ensemble du Québec des primes exigées des assurés de certaines classes se rapprochent beaucoup des coûts encourus, alors que les écarts sont significatifs entre coefficients d'autres classes. En effet, les classes 01, 02 et 03 sont celles où les coefficients d'écart se ressemblent le plus. En fait, ces classes représentent plus de 80% des assurés du Québec et possèdent les statistiques les plus crédibles. Il devient alors possible d'évaluer de façon plus juste le prix à exiger en fonction des coûts. Les coefficients des primes et des coûts des autres classes sont, d'une façon générale, beaucoup moins rapprochés que ceux des classes 01, 02 et 03.

Les résultats du tableau démontrent aussi d'importants écarts, tant entre les primes exigées de chacune des classes qu'entre les coûts qui supportent ces différences de primes. De plus, l'étendue des primes et des coûts en responsabilité civile est moins importante qu'en collision.

La classe 06, qui regroupe les jeunes conducteurs occasionnels, est celle qui présente les coûts et les primes les plus faibles. A l'opposé, les jeunes hommes des classes 10 et 11 sont ceux qui paient les primes les plus élevées. Ces classes génèrent aussi les coûts les plus élevés, comparativement à l'ensemble du Québec.

Le tableau 7 met aussi en évidence le fait que, parmi les assurés de moins de 25 ans, les jeunes hommes paient plus cher que les jeunes femmes et que ces différences dans les primes suivent celles des coûts. En effet, qu'ils soient mariés (classes 08 et 09) ou célibataires (classes 10 à 13), les primes et les coûts des classes de jeunes hommes sont généralement plus élevés que ceux des classes de jeunes femmes (classes 18 et 19), qu'elles soient mariées ou célibataires.

TABLEAU 7

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES EXIGÉES

ET LES COUTS DES SINISTRES SURVENUS

(coefficients d'écart par rapport à l'ensemble)

CLASSE DE CONDUCTEUR	RESPONSABILITE CIVILE		COLLISION	
	PRIME	COUT*	PRIME	COUT*
01	0,80	0,83	0,85	0,87
02	0,95	0,94	0,91	0,88
03	1,05	1,06	1,03	1,01
04	1,51	1,34	2,03	1,81
06	0,56	0,56	0,72	0,83
07	1,42	1,58	1,28	1,32
08	1,92	1,90	2,65	2,32
09	1,56	1,60	1,62	1,99
10	2,54	1,94	4,64	4,98
11	2,30	1,98	3,94	3,77
12	1,91	1,71	2,79	2,72
13	1,67	1,54	2,23	2,16
18	1,38	1,72	1,63	2,09
19	1,26	1,17	1,38	1,36

D'une façon générale, donc, le niveau de la prime décroit avec l'âge de l'assuré et les jeunes hommes paient plus cher que les jeunes femmes d'un même âge.

Au cours des dernières années, certains assureurs ont cependant créé de nouvelles classes de conducteurs ou ont élargi la définition de certaines des 14 classes traditionnelles, afin de donner plus de poids au kilométrage parcouru ainsi qu'à l'utilisation faite du véhicule.

---

* Coût moyen des sinistres par véhicule assuré.

Ces changements s'adressent particulièrement aux trois catégories d'assurés suivants:

1. aux assurés qui utilisent leur véhicule pour se rendre à leur travail et en revenir, sur une distance de huit kilomètres ou moins par trajet;

2. aux assurés qui utilisent leur véhicule pour se rendre à leur travail sur une distance supérieure aux 16 kilomètres par trajet permis à la classe 02, mais ne dépassant pas 30 kilomètres par trajet;

3. aux assurés qui parcourent moins de 5 000 ou de 8 000 kilomètres annuellement à des fins professionnelles.

Ces catégories touchent les assurés des classes 02, 03 et 07, respectivement, selon la classification traditionnelle. Dans tous les cas, ces changements ont pour but d'offrir une prime moins élevée à ces assurés. Pour ce faire, certains assureurs choisissent d'élargir la définition de la classe inférieure pour permettre aux assurés visés d'y accéder (par exemple, élargir la classe 1 pour inclure certains assurés de la classe 2), alors que d'autres créent de nouvelles classes ou offrent simplement un rabais à leurs assurés sans modifier leur classement.

Par ailleurs, de nouvelles classes ont été créées par certains assureurs pour les conductrices occasionnelles, l'équivalent de la classe 06 pour les conducteurs occasionnels masculins de moins de 25 ans, et pour les assurés des classes 01, 02 et 03 qui parcourent un faible kilométrage annuellement, soit moins de 10 000 kilomètres à la classe 01, 12 000 kilomètres à la classe 02 et 16 000 kilomètres à la classe 03.

Bien que les assureurs accordent désormais plus d'importance au kilométrage parcouru ainsi qu'à l'utilisation faite du véhicule dans l'attribution des classes, il n'en demeure pas moins que ces critères n'ont pas un impact aussi important que l'âge, le sexe et l'état civil et qu'ils s'appliquent à peu de classes. En fait, en tenant compte des politiques de rabais des assureurs, les classes de conducteurs ne représentent en réalité

qu'une classification primaire visant surtout à séparer les jeunes conducteurs des autres.

En effet, 10 des 14 classes de conducteurs réfèrent à ces jeunes conducteurs qui sont catalogués selon leur âge, leur sexe et leur état civil. Quant aux conducteurs considérés plus adultes, soit les femmes et les hommes mariés de 25 ans et plus ainsi que les hommes célibataires de 30 et plus, en faisant abstraction des critères autres que l'âge, le sexe ou l'état civil, ils sont en pratique tous regroupés dans une même classe. Cette classe de conducteurs est très importante, puisqu'elle représente en fait plus de 80% des assurés.

Il ne faut donc pas se surprendre que les assureurs aient, au cours des dernières années, poussé plus à fond la classification des conducteurs. Ils l'ont rarement fait directement en définissant de nouvelles classes mais plutôt indirectement par leurs politiques de rabais.

C'est ainsi que par le biais de rabais établis en fonction de l'âge de l'assuré, les assureurs ont commencé à reconnaître dans leur tarification certains groupes particuliers de la grande classe des conducteurs adultes. La section 2.2.2 de ce rapport traite précisément des pratiques des assureurs à l'égard des rabais.

Les classes de conducteurs auxquelles font référence les manuels de tarification des assureurs ne sont donc que partiellement représentatives de la classification que les assureurs font en réalité des conducteurs. Par leurs politiques de rabais, ils tiennent compte de l'âge des conducteurs de façon beaucoup plus prononcée que ne le laissent voir ces classes, ce qui équivaut, en pratique, à créer des classes additionnelles de conducteurs.

Le système de classification des conducteurs demeure donc toujours axé de façon prédominante sur l'âge, le sexe et l'état civil de l'assuré. Il s'agit là d'éléments qui prêtent facilement flanc à la critique dans notre monde actuel d'égalité et de droits et liberté.

Ces critères reflètent de moins en moins les réalités socio-économiques d'aujourd'hui, les habitudes de vie des femmes n'étant plus fondamentalement différentes de celles des hommes, alors que le mariage n'a plus le même impact qu'autrefois dans la façon de vivre des gens.

Ces critères ne sont pas directement reliés au risque assuré et leur utilisation dans la classification a pour effet de créer des classes peu homogènes qui n'assurent pas nécessairement la meilleure équité.

Quant au critère d'âge, il peut être plus facilement relié au risque assuré en ce sens qu'il reflète aussi l'expérience de conduite des assurés, mais son utilisation dans la classification actuelle a surtout pour but de refléter des comportements et habitudes différents chez les jeunes.

A ce sujet, les statistiques d'expérience recueillies au fil des ans ont montré des différences significatives dans les fréquences d'accidents selon qu'un conducteur soit plus ou moins jeune. De plus, dans la mesure où il s'applique uniformément à chacun au cours d'une vie, l'utilisation de l'âge comme critère de classification peut être considérée comme n'étant pas injustement discriminatoire.

Par contre, cela n'implique pas obligatoirement que la classification actuelle selon l'âge du conducteur assure une homogénéité suffisante à l'intérieur des classes nécessaire à l'équité. En fait, les jeunes conducteurs n'ont pas tous les mêmes comportements ou habitudes de conduite. De même, les comportements et l'expérience de conduite de certains conducteurs de tranches d'âge plus élevées ne sont pas nécessairement différents de ceux des jeunes. Quant au facteur "maturité et expérience" que l'on tend à associer aux personnes plus âgées, celui de la dextérité et des réflexes qui s'amenuisent avec l'âge peut aussi y être rattaché.

De plus, bien que des différences significatives existent quant à l'expérience des sinistres de chacune des classes, il faut aussi souligner que l'assuré a peu de contrôle sur les facteurs qui composent ce critère et qu'il y a donc très peu d'incitation véritable pour lui à réduire le risque qu'il représente.

En somme, le système de classification des conducteurs demeure perfectible, et à cette fin, il pourrait faire davantage appel à des critères plus directement reliés au risque assuré et aux comportements des automobilistes quels que soient leur âge et leur sexe, tels que le nombre d'années de détention d'un permis de conduire, le kilométrage parcouru annuellement et les infractions au code de la route et au code criminel.

2.1.3 Les dossiers de conduite

Le dossier de conduite, comme son nom l'indique, est utilisé dans la classification pour refléter l'expérience de l'assuré comme conducteur de véhicule automobile et tient compte des accidents pour lesquels il a été reconnu responsable. Le Plan statistique identifie sept dossiers qui sont définis à l'annexe 3. L'utilisation des dossiers de conduite varie toutefois d'un assureur à l'autre, comme permet de le constater le tableau suivant.

TABLEAU 8

PROPORTION DES ASSUREURS UTILISANT LES DIFFÉRENTS DOSSIERS DE CONDUITE DU PLAN STATISTIQUE

DOSSIERS	1989 (%)	1990 (%)
6	52	78
5	100	100
4	37	37
3, 2, 1, 0	100	100

Il ressort, à l'examen de ce tableau, que tous les assureurs en 1990 se réfèrent dans leur manuel de tarifs aux dossiers 0, 1, 2, 3 et 5 ans sans accident, alors que 37% ajoutent à cette classification le dossier 4 et 78% le dossier 6. De plus, les données recueillies indiquent que la majorité des assureurs utilisant le dossier 4 emploient aussi le dossier 6.

L'utilisation du dossier de conduite dans la classification est fondamentale, puisqu'elle vise à tenir compte de l'expérience d'accidents responsables, laquelle est directement reliée au risque assuré. Toutefois, on ne peut affirmer que les pratiques actuelles des assureurs contribuent à une classification homogène reflétant l'expérience réelle d'accidents des assurés regroupés dans un dossier de conduite. Les données du Plan statistique du Québec démontrent en effet que près de 90% des assurés québécois sont classés selon un dossier d'au moins cinq ans sans accident. Ceci est incompatible avec le fait qu'en moyenne environ 8% des assurés classés au dossier 5 sont annuellement responsables d'un accident.

Cette situation trouve son origine dans la structure même du système actuel d'assurance automobile et aussi dans le contexte de concurrence intense qui prévaut dans le marché depuis de nombreuses années.

Il faut se rappeler qu'en 1978, tel que mentionné au chapitre 1, la Loi sur l'assurance automobile a maintenu, pour les dommages matériels, un régime de responsabilité basé sur la faute et a prévu l'établissement d'une convention d'indemnisation directe. Cette entente entre les assureurs a fait en sorte que chaque assuré est indemnisé directement par son propre assureur. Cette convention stipulait également que les assureurs renonçaient à exercer entre eux leur droit de subrogation. Les poursuites judiciaires suite à un accident d'automobile se trouvant pratiquement éliminées, les assureurs ont donc perdu une source importante d'informations au sujet des accidents des assurés.

L'accès à l'information sur la véritable expérience d'accidents de chacun des assurés présentant certaines difficultés, surtout pour les nouveaux assurés, les assureurs ne pouvaient plus se fier aux statistiques

d'expérience que la classification selon le dossier de conduite produisait. Ces statistiques d'expérience devenaient donc peu représentatives des différences réelles pouvant exister dans l'expérience de sinistres selon le dossier de conduite. Dans un tel contexte, la reclassification d'un conducteur responsable d'un accident aurait pu entrainer une surcharge nettement démesurée.

C'est ce qui fit qu'à peu près tout le poids des différences dans l'expérience de sinistres, autre que celles reliées aux considérations territoriales ou aux types de véhicules, se transposa sur les classes de conducteurs et sur certains rabais.

Cette évolution du système de classification s'est effectuée sans problème, car les classes de conducteurs sont simples à administrer, puisque les critères sur lesquels elles sont fondées portent peu à la manipulation et sont faciles à vérifier, ne requérant pas les mêmes contrôles que ceux inhérents aux dossiers de conduite. De plus, dans l'optique où les données disponibles concernant le dossier de conduite d'un conducteur sont peu fiables et font en sorte que l'application de ce critère a peu d'impact réel sur la tarification, les assureurs peuvent plus facilement gratifier la plupart de leurs assurés du meilleur dossier ou pardonner un premier accident responsable, cela ayant un attrait psychologique non négligeable chez les assurés.

L'établissement du Fichier central des sinistres automobiles permettant d'avoir accès à l'information sur l'ensemble des sinistres de tous les assurés du Québec, dont il sera question au chapitre 3, vise à améliorer l'équité du système de tarification actuel en assurant la justesse du dossier de conduite que chaque assuré se verra attribuer au moment de la souscription, et ainsi corriger les incohérences statistiques.

Il sera d'ailleurs intéressant d'observer l'évolution de la proportion d'assurés classés aux meilleurs dossiers suite à l'implantation du Fichier central des sinistres automobiles, celle-ci devant, en principe, tendre à diminuer.

2.1.4 Les groupes de tarification

Dans leur tarification, les assureurs n'évaluent pas que le risque inhérent à l'assuré lui-même; ils prennent aussi en considération le risque représenté par le véhicule. En effet, le véhicule est relié au risque assuré dans la mesure où l'assurance porte sur les dommages qui lui sont causés. Les assureurs font donc appel aux groupes de tarification dans la détermination de la prime.

Plusieurs variables entrent dans l'attribution d'un groupe de tarification. Ainsi, quoique la valeur du véhicule joue un rôle important, d'autres éléments tels l'origine, les techniques de fabrication, le genre de propulsion, le style de carrosserie, la résistance aux impacts, la facilité de réparation et le coût des pièces de remplacement influencent aussi l'expérience de sinistres de chaque véhicule et sont reflétés dans le groupe de tarification des véhicules.

Les véhicules sont regroupés par marque, modèle et année de fabrication avec le groupe qui leur a été assigné, dans une table de groupes de tarification. La plupart des assureurs utilisent des tables qui contiennent des groupes allant de 1 à 20 et parfois même 25 ou 30, le groupe 1 représentant le risque le plus faible. L'analyse des manuels de tarifs révèle que la majorité des véhicules se retrouvent dans les 12 premiers groupes. Les groupes 13 et suivants sont généralement attribués aux voitures plus dispendieuses et/ou à risque plus élevé.

Tous les assureurs n'assignent pas nécessairement le même groupe de tarification à un même véhicule. Pour la plupart des véhicules, les écarts entre les assureurs à ce niveau sont cependant généralement mineurs.

L'annexe 3 contient un échantillon représentatif de la pratique des assureurs au sujet des groupes. On constate que la majorité des véhicules neufs sont classés dans le groupe 9 ou 10. Ils y resteront en général trois ans puis baisseront d'un groupe. Viendront ensuite deux périodes de stabilité de deux ou trois ans, entrecoupées d'une baisse d'un autre

groupe. Enfin, ils diminueront d'un groupe sensiblement à chaque année. Le scénario peut être différent si le véhicule est très dispendieux ou s'il y a un changement de modèle important, par exemple.

Le tableau 9 présente, sous forme de coefficients d'écart entre les groupes, les primes exigées par l'ensemble des assureurs pour chacun des 12 premiers groupes de tarification des véhicules.

Comme les résultats de ce tableau le démontrent, plus le groupe attribué à un véhicule est élevé, plus le risque qu'on lui confère l'est aussi, ainsi que la prime qui s'y rattache.

Le tableau permet aussi de constater que l'étendue des primes en responsabilité civile est moins importante que pour les deux autres garanties. Cela s'explique par le fait que le groupe de véhicules n'était pas utilisé comme variable de tarification de la garantie de responsabilité civile avant 1978. Le véhicule sur lequel était basé l'indemnité payée sous la garantie responsabilité civile n'était pas connu au moment de l'émission de la police, puisque l'assureur ne pouvait pas prévoir quel autre véhicule serait impliqué dans un accident où l'assuré serait responsable et pour lequel il aurait à payer les dommages.

Depuis la mise en vigueur de la Convention d'indemnisation directe et dans la mesure où celle-ci s'applique, l'assureur indemnise son assuré seulement et les dommages éprouvés par le véhicule, lors d'un accident où l'assuré n'est pas responsable, sont payés sous la garantie de responsabilité civile. Ainsi, au moment de l'émission de la police, l'assureur connait le véhicule sur lequel sera basé l'indemnité et peut alors tenir compte de ce critère (groupe) dans la tarification de la garantie "responsabilité civile". Les données d'expérience disponibles pour l'ensemble de l'industrie ne permettent pas d'évaluer si de telles différences sont appropriées.

TABLEAU 9

COEFFICIENTS D'ÉCART ENTRE LES GROUPES

(par rapport au groupe 7)

GROUPE	RESPONSABILITÉ CIVILE	COLLISION	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT
1	0,63	0,40	0,41
2	0,67	0,45	0,46
3	0,72	0,52	0,52
4	0,79	0,61	0,61
5	0,86	0,72	0,72
6	0,94	0,85	0,85
7	1,00	1,00	1,00
8	1,05	1,18	1,18
9	1,12	1,46	1,47
10	1,21	1,75	1,75
11	1,30	2,01	2,02
12	1,39	2,29	2,30

2.2 AUTRES CRITERES DE CLASSIFICATION

En plus des critères de classification traditionnels présentés précédemment, certains choix de l'assuré auront aussi un effet sur la prime que celui-ci paiera pour chaque garantie. Ainsi, pour la garantie de responsabilité civile, la limite minimum au Québec est de 50 000 $, comme le précise la Loi sur l'assurance automobile. Cependant, la limite la plus fréquemment utilisée se situe à 500 000 $ et il n'est pas rare que des assurés se protègent pour 1 000 000 $. Chaque augmentation de limite de garantie entraîne toutefois une hausse de prime minime.

De plus, l'assuré peut se munir, de façon facultative, d'une protection contre les dommages éprouvés par son véhicule par l'entremise des garanties offertes au chapitre B de la police d'assurance automobile. Les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement sont les divisions de ce chapitre qui sont les plus souvent choisies par les assurés. Au niveau de ce chapitre, l'assuré doit déterminer la franchise qu'il désire assumer, c'est-à-dire le montant à absorber en cas de réclamation. Les franchises les plus courantes en collision sont de 250 $ et 500 $, alors qu'elles sont de 50 $ et 100 $ en accident sans collision ni versement. Le choix d'une franchise plus élevée implique une réduction de la prime de la garantie visée, mais aussi, une augmentation du coût à supporter lors d'un sinistre.

Enfin, certaines majorations, qui sont pour la plupart liées à l'expérience de conduite de l'assuré, ainsi que des rabais, qui sont offerts à l'assuré en autant qu'il satisfasse à certaines conditions, peuvent venir s'appliquer au "taux de base" établi à partir des premiers critères dits traditionnels, en vue d'obtenir une évaluation plus précise du risque que représente un assuré.

2.2.1 Les majorations

Afin de refléter une expérience de conduite jugée moins reluisante, la plupart des assureurs imposent des majorations aux assurés responsables de nombreux accidents ou condamnés pour diverses infractions aux lois régissant la circulation routière ou au code criminel.

Ces majorations s'appliquent le plus souvent à toutes les garanties et se définissent généralement comme suit dans les manuels de tarifs des assureurs:

"Quand, au cours de la période de 36 mois qui précède immédiatement la date de la proposition ou du renouvellement, l'assuré ou le conducteur principal a été:

i) condamné pour une infraction ayant trait à des délits tels le défaut de signaler un accident ou de donner son nom et son numéro de permis de conduire à la police ou à la violation des lois régissant la circulation dans le voisinage des autobus scolaires, des écoles et des terrains de jeux:
   - une condamnation: majoration de 15%;
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 5%;

ii) condamné pour conduite inattentive ou épreuve de vitesse ou condamné au criminel pour, notamment, négligence ou homicide involontaire découlant de la conduite d'un véhicule automobile, défaut d'arrêter sur les lieux d'un accident, conduite sous le coup d'une suspension de permis et conduite dangereuse:
   - une condamnation: majoration de 50%;
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 100%;

iii) responsable de plusieurs accidents:
   - trois accidents: majoration de 30%;
   - chaque accident supplémentaire: majoration de 10%;

iv) condamné pour une infraction ayant trait à l'excès de vitesse ou à la violation des lois régissant la circulation, sauf dans les cas visés à i et ii:
   - quatre condamnations: majoration de 25%;
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 15%."

2.2.2 Les rabais

Contrairement aux majorations, qui visent à tenir compte d'une moins bonne expérience de conduite, les rabais s'adressent surtout aux assurés faisant partie d'une catégorie affichant une meilleure expérience de conduite que la moyenne.

Comme il a été mentionné précédemment, l'utilisation des critères de classification traditionnels présente certaines lacunes. Ainsi, ce système

basé sur quatre critères fait en sorte que 80% des assurés sont regroupés dans trois classes et que 90% des conducteurs d'automobile se retrouvent avec un dossier d'au moins cinq années sans accident.

Dans cette perspective, il n'est donc pas surprenant que les assureurs aient cherché d'autres moyens pour établir les différences entre les risques assurés, ce que l'application intégrale des critères de classification traditionnels ne parvenait manifestement pas à faire. L'offre d'assurance toujours grandissante et les conditions de concurrence très vive entre les assureurs sont aussi des facteurs ayant amené ces derniers à délaisser de plus en plus l'application traditionnelle de certains critères de classification.

Le critère le plus délaissé par cette recherche d'assurés fut certes le dossier de conduite, puisque les assureurs cessèrent de considérer certains accidents responsables dans la tarification de leurs assurés. Les assurés se retrouvant ainsi presque tous au meilleur dossier, en dépit d'une expérience de sinistres qui n'aurait pas toujours dû leur permettre d'y accéder, le dossier de conduite en est venu à perdre toute sa signification. De plus, l'avantage qu'ont pu obtenir les premiers assureurs accordant un "pardon" d'accident responsable s'est rapidement estompé quand la majorité de leurs concurrents ont emboité le pas.

Après les dossiers de conduite, ce fut au tour des classes de conducteurs de faire l'objet de redéfinitions de la part des assureurs. Ces modifications ont surtout eu pour but d'établir des différences pour les tranches d'âge dites "adultes" où les assurés sont regroupés en peu de classes selon le Plan statistique du Québec (voir l'annexe 2 pour la définition de ces classes).

Une partie importante des critères de classification traditionnels étant devenue peu significative, quant à leur utilisation dans la tarification, certains assureurs ne mirent que peu de temps à en créer d'autres, afin d'accroitre leur part de marché aux dépens de leurs concurrents.

Depuis 1983 environ, les assureurs ont établi un véritable système de classification parallèle, basé sur des rabais offerts à certaines clientèles cibles. Par l'entremise de ces rabais, ils peuvent réagir rapidement aux conditions de concurrence très vive du marché de l'assurance automobile, tout en étant très sélectifs quant à la clientèle visée ou recherchée.

Les rabais offerts aux assurés varient selon les assureurs. Malgré le fait que des similitudes existent parmi les rabais décrits dans les manuels de tarifs, aucune règle précise ne les régit. Ainsi, chaque assureur agit à sa guise et établit, selon le segment du marché qu'il vise à percer, ses propres critères d'admissibilité et ses différents niveaux de rabais.

Le phénomène de tarification avec rabais s'est installé progressivement et est maintenant utilisé par la majorité des assureurs, comme en témoigne le tableau suivant, qui fait état de la proportion des manuels utilisant chaque type de rabais, en 1990, chacun des rabais étant regroupé selon ses caractéristiques principales.

TABLEAU 10

PROPORTION DES MANUELS UTILISANT CHAQUE TYPE DE RABAIS EN 1990

TYPE DE RABAIS	PROPORTION DES MANUELS (%)
Age	88
Expérience de réclamations	62
Couverture complète	35
Renouvellement	55
Conducteur féminin	34
Occupations spécifiques	60

Il ressort de ce tableau que l'utilisation d'un rabais basé sur l'âge du conducteur est nettement prédominante, puisque 88% des manuels présentent ce rabais. Les rabais offerts aux assurés qui affichent une bonne expérience de réclamations, qui renouvellent leur police avec le même assureur ou qui ont des occupations spécifiques, sont aussi employés d'une façon importante.

Il faut toutefois préciser que ces différents types de rabais sont souvent l'amalgame de différents critères de classification et qu'ils ont été identifiés selon leur critère principal de façon à pouvoir faire l'objet d'une définition. Les principaux types de rabais sont définis de la façon suivante:

Rabais selon l'âge de l'assuré

Ces rabais s'adressent généralement aux assurés des classes 01, 02, 03 et 07*, lesquelles regroupent plus de 80% de l'ensemble des assurés. Ils consistent en une subdivision de ces classes en fonction de certains groupes d'âge et le rabais est accordé aux assurés en autant qu'ils satisfassent à ces critères d'âge. Plusieurs nouvelles classes de conducteurs sont ainsi créées et comme 88% des manuels offrent au moins un de ces rabais, cela a comme conséquence de faire littéralement éclater les classes de conducteurs telles que définies dans le Plan statistique du Québec.

Certains assureurs offrent ce type de rabais aux assurés de 25 ans et plus, d'autres à ceux de 65 ans et plus, mais la plupart des rabais selon l'âge s'appliquent aux assurés de 45 ans et plus. La grande majorité de ces rabais s'adresse à tous les assurés qui satisfont au critère d'âge, quelle que soit leur expérience de conduite. Certains assureurs exigent en plus que l'assuré souscrive une couverture complète alors qu'environ le quart des assureurs offrant un rabais basé sur l'âge, en restreignent l'admission aux assurés qui n'ont pas été

---

* Voir l'annexe 3 pour une définition de ces classes.

responsables d'accidents depuis un certain nombre d'années ou n'ont fait aucune réclamation durant une certaine période. En 1990, le rabais moyen se situait autour de 10%.

Rabais basés sur l'expérience de réclamations

Les assureurs offrent aussi un rabais aux assurés qui n'ont soumis aucune réclamation, responsable ou non, pendant une certaine période. Ces rabais s'appliquent généralement à toutes les classes d'assurés sauf, pour la majorité des assureurs, à la classe 10 qui regroupe les jeunes conducteurs masculins âgés de 16 à 18 ans, et souvent aussi, à la classe 06 qui regroupe les conducteurs occasionnels masculins âgés de moins de 25 ans.

Cependant, ce rabais n'est pas offert automatiquement à tous les assurés n'ayant fait aucune réclamation auprès de leur assureur. En effet, ces derniers, voulant garder un certain contrôle sur l'application de ce rabais, en subordonnent souvent l'accès aux assurés qui renouvellent l'assurance avec eux et ne l'offrent, bien souvent, qu'à ceux qui présentent les meilleurs dossiers de conduite. D'autres assureurs exigent de plus que l'assuré souscrive une couverture complète, ou encore ne l'accordent qu'aux assurés d'un certain âge ou à ceux exerçant une occupation spécifique. Ce rabais est généralement de 15%.

Rabais pour une couverture complète

Les assureurs offrent aussi une diminution de prime à leurs assurés s'ils souscrivent une couverture complète, c'est-à-dire s'ils sont protégés selon les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement, en plus de la couverture obligatoire de responsabilité civile. Pour la majorité des assureurs, ces rabais s'appliquent aux assurés de toutes les classes, sauf à ceux de la classe 10.

La plupart de ces rabais sont offerts en fonction de l'expérience de réclamations de l'assuré, et ce critère devient alors l'élément déterminant l'accès à ces rabais. Le rabais accordé est habituellement de 5%.

Rabais lors du renouvellement de la police

Le fait de renouveler sa police d'assurance automobile avec le même assureur permet parfois de jouir d'un rabais. Ainsi, 55% des manuels offraient un tel rabais en 1990 et ce, à toutes les classes d'assurés sauf parfois à la classe 06. Ces assureurs ajoutent généralement comme condition d'éligibilité que l'assuré présente un bon dossier de conduite (dossier 3 ou mieux). Le niveau moyen de ce rabais se situe autour de 5%.

Ce rabais vise surtout à refléter des coûts moins élevés dans le traitement d'un renouvellement par rapport à ceux engendrés par l'acquisition d'un nouveau risque, et aussi à stabiliser le portefeuille d'assurance de l'assureur en favorisant ses meilleurs assurés de façon à accroître son volume d'affaires.

Rabais lorsque l'assurance s'adresse à une femme

La gent féminine peut aussi profiter d'un rabais spécifique. D'ailleurs, 34% des manuels offraient, en 1990, un rabais de l'ordre de 10% à leurs assurés de sexe féminin en autant que ces femmes appartenaient aux classes 01, 02, 03 et 07. L'accès à ce rabais est parfois limité par une condition d'âge, alors que l'expérience de conduite est rarement un critère d'éligibilité.

Rabais pour occupations spécifiques

Certaines catégories d'emploi reçoivent la faveur des assureurs. En effet, 60% des manuels présentaient, en 1990, une réduction de la prime aux assurés qui avaient des occupations spécifiques. Ainsi, les

assurés ayant une occupation de type professionnel ou libéral, tels les avocats, ingénieurs, médecins et autres, ou un emploi de type administratif ou dans les secteurs gouvernementaux, financiers, de l'éducation ou de la santé, sont admissibles à des réductions moyennes de 10% et 15% respectivement.

Ces rabais sont généralement offerts à tous, sauf pour les assurés de la classe 06. Les assurés des classes 08, 10, 11, 12 et 18 sont parfois exclus. L'expérience de conduite est rarement prise en considération lors de l'attribution d'un tel rabais.

Autres rabais

Cette dernière catégorie réunit tous les autres types de rabais offerts par les assureurs, qui ne correspondent à aucun des six autres types précédemment identifiés. Ces rabais spécifiques peuvent être offerts par un ou plusieurs assureurs mais, en général, ils ne le sont que par quelques assureurs.

Ces rabais s'adressent, par exemple, aux membres de certaines associations ou regroupements, aux employés de certaines compagnies, aux retraités, à certaines catégories d'étudiants, aux assurés qui ont deux véhicules ou plus, à ceux qui ont un système de protection contre le vol de leur véhicule ou à ceux qui utilisent un système d'éclairage en permanence. Ces rabais varient généralement de 5% à 20%.

A tous les rabais présentés jusqu'à maintenant, peuvent également s'ajouter des rabais que les courtiers peuvent octroyer aux assurés en vertu d'ententes établies avec les assureurs à cet effet. Ces rabais ont un effet non négligeable sur le niveau des primes et peuvent atteindre 20% et plus.

Comme l'utilisation des rabais dans la tarification automobile remonte à maintenant plus de six années, peu de changements sont survenus, en 1990, quant à la nature même des rabais déjà existants si ce n'est quelques

modifications aux règles d'admissibilité à ces rabais ou aux niveaux auxquels ils sont offerts.

Cependant, l'année 1990 se distingue par une augmentation du nombre de manuels utilisant certains rabais. C'est le cas, entre autres, pour les rabais basés sur l'expérience de réclamations d'un assuré. En effet, la proportion des manuels où l'on retrouve ces rabais a augmenté de 30% en 1989 à 62% en 1990. Il en est de même pour les rabais basés sur l'occupation d'un assuré où la proportion est passée de 35% à 1989 à 60% en 1990.

Pour ce qui est de l'impact des rabais sur le niveau des primes, l'effet n'est évidemment pas le même pour tous les assurés. Par exemple, la baisse de 10% identifiée pour les rabais selon l'âge n'a pas un effet aussi important sur la prime moyenne pour l'ensemble du Québec, car tous les assureurs n'offrent pas un tel rabais et ce dernier ne s'applique pas à tous les assurés.

Il faut cependant mentionner que ces pourcentages de baisse n'affectent pas nécessairement le volume de primes souscrites par les assureurs. Les différents types de rabais représentant autant de segmentations du marché, seule la distribution du coût des sinistres par regroupement d'assurés se trouve à être modifiée par l'application de ces rabais. C'est-à-dire que si la prime de certains assurés est diminuée, d'autres assurés peuvent parfois supporter des hausses de leur prime.

La multiplication des cellules de classification par le biais des rabais, vise essentiellement à cerner les assurés dont l'expérience de sinistres est la meilleure. Ce raffinement des cellules influence aussi la crédibilité qu'on peut accorder aux statistiques d'expérience qui en découlent.

Ainsi, il se peut que l'expérience de sinistres de certaines cellules bénéficie d'une plus grande crédibilité qu'elle ne le mérite en réalité. Les conducteurs auxquels s'appliquent peu de rabais ou aucun, notamment les jeunes, se trouvent donc à supporter une part du coût des sinistres qui ne leur est pas directement attribuable.

Il est évident que les différents types de rabais mis en place par les assureurs au fil des années ont un impact important sur le niveau des primes, mais leur effet est encore plus important sur la classification des assurés. Ces rabais peuvent certainement s'expliquer dans le contexte de la forte concurrence que se livrent les assureurs, mais trouvent parfois difficilement justification dans un système de tarification basé sur le risque véritable.

Ainsi, les rabais selon l'âge et tous les autres rabais auxquels le critère d'âge permet d'accéder viennent alimenter davantage les critiques envers les classes traditionnelles (âge, sexe et état civil), jugées injustes socialement et rejetées dans certaines juridictions.

Il est aussi permis de s'interroger sur la pertinence de certains rabais quant à leur relation avec le risque assuré. Comment, par exemple, justifier l'octroi de rabais allant jusqu'à 15% de la prime aux employés du secteur gouvernemental étant donné leur nombre et surtout la diversité des fonctions occupées?

Certaines pratiques des assureurs font aussi l'objet de critiques de la part des assurés. Ainsi, ceux-ci ont de la difficulté à comprendre que dans un régime à base de responsabilité en matière de dommages matériels, ce qui est le cas au Québec, ils aient à subir des hausses de primes parce qu'ils ont été impliqués dans un accident dont ils ne sont pas la cause. Ces hausses de primes proviennent la plupart du temps de la perte des rabais dont l'accès est déterminé par le fait de n'avoir fait aucune réclamation au cours d'une certaine période. Comme le niveau de ces rabais est assez élevé, le fait de les perdre peut donner lieu à des hausses de primes substantielles. Dans ce contexte, les assurés trouvent parfois que les assureurs accordent beaucoup d'importance à la dernière réclamation, qu'ils soient responsables ou non de l'accident.

Le Fichier central des sinistres automobiles devrait permettre d'évaluer la validité du système actuel de classification au niveau des dossiers de conduite et des rabais basés sur l'expérience de réclamations d'un assuré.

De plus, le fait d'accorder plus de poids dans la classification au dossier de conduite et au véhicule, devrait contribuer à diminuer l'importance actuelle de l'âge et du sexe dans la classification.

Un tel changement est complexe et ne peut s'effectuer facilement, mais c'est ce vers quoi les assureurs doivent tendre s'ils veulent éviter les critiques de leur système actuel de classification.

CHAPITRE 3

LE FICHIER CENTRAL DES SINISTRES AUTOMOBILES

Les problèmes soulevés au chapitre 2 en matière de classification, notamment au niveau des dossiers de conduite, ont amené la création d'un fichier central des sinistres automobiles dans lequel est conservée l'information pertinente sur l'expérience en conduite automobile des conducteurs du Québec.

A cet effet, l'article 177 de la Loi sur l'assurance automobile a été modifié de façon à permettre à l'Inspecteur général des institutions financières de requérir des assureurs les renseignements qu'ils possèdent sur l'expérience en conduite automobile des personnes qu'ils assurent.

Pour ce faire, l'Inspecteur général des institutions financières a mandaté le Groupement des assureurs automobiles, comme la loi le lui permet, pour administrer le Fichier central des sinistres automobiles en intégrant au Plan statistique du Québec les renseignements additionnels concernant l'expérience en conduite automobile des personnes assurées.

Depuis juillet 1990, les assureurs recueillent et transmettent au Groupement les renseignements concernant le dossier de conduite des conducteurs automobiles suite à un accident. Ces renseignements portent principalement sur:

A) le nom, le numéro et le lieu de délivrance du permis de conduire du:
   - conducteur principal du véhicule assuré;
   - conducteur du véhicule assuré au moment de l'accident;
   - conducteur du véhicule de la tierce partie impliquée dans l'accident;

B) les pourcentages de responsabilité du:

- conducteur du véhicule assuré;
- conducteur du véhicule de la tierce partie;

C) le montant des dommages causés aux véhicules impliqués dans l'accident.

D'autres renseignements, comme le genre de véhicule assuré, sont également exigés.

Toutefois, les seules informations qui sont accessibles aux assureurs, et ce, pour des fins de classification et de tarification seulement, sont celles prévues à l'article 179.1 de la loi, soit:

1. le numéro du permis de conduire de la personne qui soumet une demande d'assurance et des conducteurs réguliers de son automobile;

2. la date de tout accident dans lequel ces personnes ont été impliquées comme propriétaires ou conducteurs d'une automobile;

3. la description de l'accident et la garantie affectée;

4. la classe d'utilisation du véhicule dont elles avaient la garde au moment d'un accident;

5. la description du véhicule dont elles avaient la garde au moment d'un accident;

6. le montant des indemnités payées en vertu d'un contrat d'assurance automobile conclu par ces personnes;

7. les réclamations en cours;

8. le pourcentage de responsabilité supporté par ces personnes.

A partir du 1er juillet 1991, les assureurs pourront commencer à consulter les données du Fichier central des sinistres automobiles. Pour contrôler l'utilisation du fichier, des mécanismes ont été mis en place afin d'assurer que soient respectées les dispositions de la Loi sur l'assurance automobile et de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et à la protection des renseignements confidentiels. Lorsqu'un assureur consultera le fichier lors de l'émission ou du renouvellement d'une police d'assurance automobile, il devra informer par écrit l'assuré, le cas échéant, qu'il a demandé et obtenu des renseignements pour déterminer la tarification qu'il lui a appliquée. Les titulaires d'un permis de conduire pourront également consulter leur propre dossier et effectuer des demandes de confirmation des données qui y sont contenues. Il leur sera aussi possible de faire effectuer des corrections si les données inscrites au dossier se révélaient fausses ou incomplètes.

L'objectif principal visé par l'établissement du Fichier central des sinistres automobiles est d'assurer la justesse de la classification de chaque conducteur au moment de la souscription en ce qui concerne le dossier de conduite. De cette façon, ce critère de classification pourra retrouver l'importance qu'il devrait avoir dans la tarification.

En effet, il faut se rappeler qu'en 1978, la Loi sur l'assurance automobile a maintenu, pour les dommages matériels, un régime de responsabilité basé sur la faute et a prévu l'établissement d'une convention d'indemnisation directe. Cette entente entre les assureurs automobiles au Québec fait en sorte que chaque assuré est indemnisé directement par son propre assureur.

Depuis la mise en place de ces nouvelles règles du jeu, l'efficacité du dossier de conduite a été progressivement réduite. La détérioration de son importance dans la tarification est causée essentiellement par une incapacité à établir le dossier réel de chaque risque.

Il devenait donc important que le dossier de conduite redevienne un critère de tarification prépondérant, considérant que dans le secteur des dommages matériels le système continue d'être à base de responsabilité et que le concept de l'attribution de la faute au responsable d'un sinistre semble être généralement accepté par le public, du moins si on se fie aux plaintes reçues lorsque la notion de faute ne semble pas appliquée dans le règlement de sinistres.

De plus, pour que le dossier de conduite redevienne une variable efficace et retrouve l'importance qu'il doit avoir dans la tarification, il faut que chaque assureur soit informé de la véritable expérience d'accidents de chacun de ses assurés.

Ainsi, l'établissement du Fichier central des sinistres automobiles permettra à l'industrie de l'assurance automobile d'avoir accès à l'information sur l'ensemble des sinistres concernant tous les assurés du Québec.

A plus long terme, l'établissement du Fichier central des sinistres automobiles vise aussi à améliorer l'équité du système de tarification actuel en accordant plus de poids à l'expérience des sinistres des conducteurs.

Cependant, afin que cet objectif d'équité se réalise, il faudra que d'autres changements surviennent dans les pratiques de tarification des assureurs. Par exemple, les assureurs devront repenser leurs politiques de "pardon" lors d'un sinistre ainsi que leurs politiques de rabais dont l'accès est, dans la majorité des cas, subordonné à l'âge de l'assuré, critère ayant le plus d'importance dans le système actuel de classification des risques.

De plus, avant que les données recueillies par l'entremise du Fichier central des sinistres automobiles n'aient un impact significatif sur la tarification de l'ensemble des assurés, il faudra attendre que le fichier ait acquis une certaine maturité, ce qui prendra au moins cinq ou six années. Le Fichier central des sinistres automobiles deviendra alors une source inestimable de renseignements qui pourra permettre d'étudier la

validité de certains critères de tarification et peut-être d'en proposer de nouveaux.

A court terme, les assurés qui ressentiront le plus les effets de cette plus grande équité procurée par le Fichier central des sinistres automobiles, sont ceux qui tentaient de dissimuler des sinistres à leur assureur et qui verront probablement leur prime ajustée à la hausse.

CHAPITRE 4

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 1990

La rentabilité des opérations en assurance automobile au Québec se mesure en comparant les revenus de primes des assureurs aux dépenses qu'ils encourent en regard des sinistres et de leurs frais d'exploitation au cours d'une année donnée. L'excédent ou l'insuffisance des primes sur les coûts constitue le profit ou la perte d'exploitation (ou "technique"). Les revenus de placements que réalisent les assureurs sur les primes perçues ainsi que tous les autres types de revenus et dépenses viennent s'ajouter à ces résultats d'exploitation pour ainsi produire le bénéfice ou la perte net(te).

La première section de ce chapitre mettra en relief les revenus des assureurs: elle traitera du niveau des primes et de leur évolution au cours des dernières années. Une seconde section abordera les coûts de l'assurance automobile, la contrepartie des primes. Enfin, la troisième partie constituera une analyse rétrospective des résultats des opérations en assurance automobile au Québec au cours des derniers exercices. Les résultats estimatifs de l'année 1990 seront présentés, puis mis en parallèle avec ceux des années précédentes.

4.1 LES PRIMES

Les résultats des opérations en assurance automobile au Québec n'apparaissent pas comme tels aux états financiers que les assureurs déposent chaque année auprès de l'Inspecteur général des institutions financières. Ils sont plutôt intégrés aux résultats des opérations de l'ensemble des catégories d'assurances générales que les assureurs souscrivent au Québec, ailleurs au Canada, ainsi qu'à l'extérieur du Canada, le cas échéant.

Il est toutefois possible d'évaluer les résultats de l'assurance automobile au Québec à partir des données recueillies dans le cadre du Plan statistique du Québec. Ce plan compile les données relatives aux primes et aux sinistres ainsi que les frais d'exploitation découlant des opérations en assurance automobile au Québec. Ces données sont le point de départ de toute l'analyse présentée dans ce chapitre.

Le Groupement des assureurs automobiles compile les données sur les primes souscrites ainsi que sur les primes acquises, par semestre. Les primes souscrites représentent les primes payées par les assurés pour les polices émises au cours d'un semestre donné. Les primes acquises, quant à elles, sont calculées en fonction des primes souscrites, au prorata de la durée écoulée des polices à une date donnée. Elles représentent la proportion des primes souscrites ayant été utilisées pour fournir une protection aux assurés.

Enfin, comme le nombre de véhicules acquis est également une donnée compilée en vertu du Plan statistique, la prime brute moyenne* apparaît aux rapports publiés par le Groupement des assureurs automobiles et est une indication importante de l'évolution du niveau des primes d'un semestre d'une année donnée au semestre correspondant d'une autre.

Le tableau 11 fait état des plus récentes statistiques quant à l'évolution du niveau des primes en ce qui a trait aux principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme. L'analyse se limite aux voitures de tourisme, car cette catégorie représente la principale constituante de l'assurance automobile au Québec avec plus de 80% des primes souscrites. L'évolution de la prime brute moyenne par véhicule y est démontrée par semestre pour chacune des couvertures. Le nombre d'années-véhicules ainsi que les primes acquises, les deux éléments à partir desquels est issue la prime brute moyenne, y sont également présentés.

---

* Prime brute moyenne = $\frac{\text{Primes acquises}}{\text{Nombre de véhicules acquis (années-véhicules)}}$

TABLEAU 11

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME *

ANNÉE-SEMESTRE	NOMBRE D'ANNÉES VÉHICULES #	% **	PRIMES ACQUISES $	% **	PRIME BRUTE MOYENNE $	% **
			RESPONSABILITÉ CIVILE			
87-1	1 313 769	---	207 406 024	---	157,87	---
87-2	1 365 759	---	220 915 775	---	161,75	---
88-1	1 382 068	5,2	223 870 832	7,9	161,98	2,6
88-2	1 432 545	4,9	232 615 451	5,3	162,38	0,4
89-1	1 442 361	4,4	234 587 127	4,8	162,64	0,4
89-2	1 489 361	4,0	244 551 775	5,1	164,20	1,1
90-1	1 498 243	3,9	249 463 971	6,3	166,50	2,4
			COLLISION			
87-1	911 449	---	183 590 578	---	201,43	---
87-2	942 810	---	196 539 603	---	208,46	---
88-1	959 663	5,3	202 446 876	10,3	210,96	4,7
88-2	992 939	5,3	211 827 428	7,8	213,33	2,3
89-1	1 007 681	5,0	216 349 871	6,9	214,70	1,8
89-2	1 040 216	4,8	226 346 292	6,9	217,60	2,0
90-1	1 053 133	4,5	231 775 352	7,1	220,08	2,5
			ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT			
87-1	1 126 460	---	107 790 861	---	95,69	---
87-2	1 153 700	---	115 087 899	---	99,76	---
88-1	1 170 707	3,9	118 832 317	10,2	101,50	6,1
88-2	1 202 055	4,2	124 014 062	7,8	103,17	3,4
89-1	1 217 349	4,0	127 394 343	7,2	104,65	3,1
89-2	1 247 460	3,8	132 260 156	6,6	106,02	2,8
90-1	1 261 869	3,7	135 329 006	6,2	107,24	2,5

---

* Tirées du "Rapport statistique sur l'assurance automobile", Québec, 1er semestre de 1990.

** Variation en pourcentage par rapport au semestre correspondant de l'année précédente.

La consolidation des résultats présentés au tableau 11 pour les deux semestres de 1989 indique que cette année se sera soldée par une faible hausse de la prime brute moyenne pour la garantie de responsabilité civile. En fait, cette hausse a été de 0,8%. Pour ce qui est de la garantie de collision et celle d'accident sans collision ni versement, les augmentations ont été de 1,9% et de 2,9% respectivement, donc un peu plus élevées qu'en responsabilité civile, mais relativement peu importantes si elles sont comparées à celles enregistrées au cours des années précédentes.

Pour le premier semestre de 1990, les indications représentent, pour toutes les garanties, des augmentations de la prime brute moyenne se situant à environ 2,5%. Les analyses effectuées à partir des manuels de tarifs déposés auprès de l'Inspecteur général des institutions financières au 1er novembre 1990 laissent entrevoir, pour le second semestre de 1990, des résultats assez comparables à ceux obtenus dans la première moitié de l'année. Globalement, pour l'ensemble de l'année 1990, la prime brute moyenne pour chacune des trois couvertures principales d'assurance des voitures de tourisme devrait donc augmenter d'environ 2,5%.

Il est bon de noter que l'augmentation modeste de la prime brute moyenne attendue pour 1990 reflète le fait que les assureurs ont augmenté leurs tarifs de façon modérée au cours de cette année et que l'augmentation du nombre de véhicules en 1990 aura été somme toute plutôt faible. En effet, les plus récentes statistiques disponibles pour le second semestre de 1990 laissent entrevoir une augmentation du nombre de véhicules plus faible que celle enregistrée au premier semestre, laquelle est consignée au tableau 11.

4.2 LES COUTS

Les assureurs, dans le cadre de leurs opérations d'assurance, encourent divers types de dépenses qui peuvent être regroupés sous deux grandes catégories: les sinistres et les frais d'exploitation. Les sinistres représentent les sommes que les assureurs paient ou anticipent de payer à leurs assurés advenant la survenance d'un risque couvert en vertu de la police: c'est la promesse que ceux-ci font au contrat en retour du paiement de la prime par l'assuré. En second lieu, les assureurs ont à supporter des frais dans le cours normal de leurs affaires. Les frais d'exploitation regroupent les commissions, les taxes et l'administration générale.

4.2.1 Les sinistres

Comme dans le cas des primes, le Groupement des assureurs automobiles compile les données sur les sinistres par semestre. Cependant, il est bon de préciser que la compilation des sinistres s'effectue par semestre sur base de survenance, c'est-à-dire en fonction des sinistres survenus dans un semestre, indépendamment de la date d'émission des polices. Ces données permettent une bonne appréciation de l'évolution du coût des sinistres.

Le tableau 12 illustre les plus récentes statistiques quant à l'expérience de sinistres en ce qui a trait aux principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme. L'évolution du coût des sinistres par véhicule assuré y est démontrée par semestre pour chacune des couvertures. La fréquence des sinistres et le coût moyen par sinistre, les deux éléments du coût des sinistres par véhicule assuré, y sont également présentés.

Par ailleurs, le graphique 1 montre l'évolution par semestre de la fréquence et du coût moyen par sinistre. Bien qu'il s'agisse des mêmes données qu'au tableau 12, il est intéressant de visualiser sous cette forme l'évolution des deux éléments du coût des sinistres par véhicule assuré au cours des derniers semestres.

TABLEAU 12

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME *

ANNÉE-SEMESTRE	FRÉQUENCE DES SINISTRES		COUT MOYEN PAR SINISTRE		COUT DES SINISTRES PAR VÉHICULE ASSURÉ	
	F	% **	$	% **	$	% **
			RESPONSABILITÉ CIVILE			
87-1	10,09	---	1 306	---	131,86	---
87-2	9,68	---	1 409	---	136,36	---
88-1	9,32	-7,6	1 421	8,8	132,41	0,4
88-2	9,37	-3,2	1 567	11,2	146,76	7,6
89-1	9,16	-1,7	1 510	6,3	138,35	4,5
89-2	9,96	6,3	1 627	3,8	162,03	10,4
90-1	8,35	-8,8	1 600	6,0	133,62	-3,4
			COLLISION			
87-1	7,87	---	1 850	---	145,67	---
87-2	7,95	---	2 120	---	168,59	---
88-1	7,58	-3,7	2 126	14,9	161,03	10,5
88-2	8,06	1,4	2 411	13,7	194,39	15,3
89-1	7,55	-0,4	2 219	4,4	167,58	4,1
89-2	8,67	7,6	2 394	-0,7	207,63	6,8
90-1	7,22	-4,4	2 294	3,4	165,55	-1,2
			ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT			
87-1	12,67	---	789	---	100,01	---
87-2	11,20	---	796	---	89,13	---
88-1	11,25	-11,2	725	-8,1	81,55	-18,5
88-2	11,54	3,0	740	-7,0	85,41	-4,2
89-1	12,03	6,9	747	3,0	89,84	10,2
89-2	11,52	-0,2	879	18,8	101,27	18,6
90-1	12,35	2,7	863	15,5	106,59	18,6

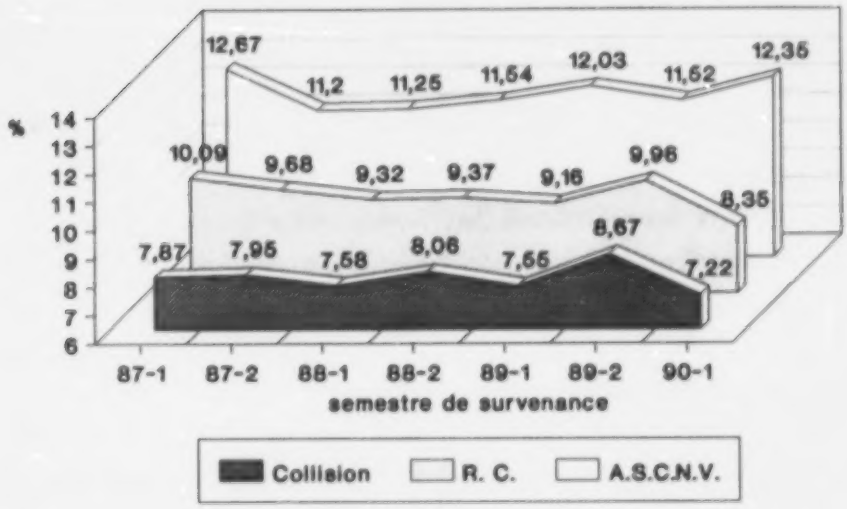
---

* Tirées du "Rapport statistique sur l'assurance automobile", Québec, 1er semestre de 1990.

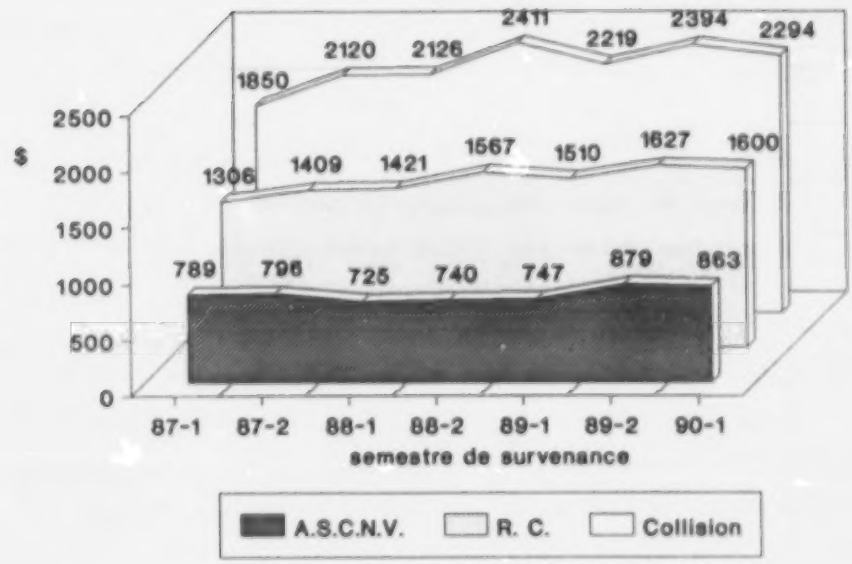
** Variation en pourcentage par rapport au semestre correspondant de l'année précédente.

Graphique 1

Fréquence des sinistres



Coût moyen par sinistre



La consolidation des résultats présentés au tableau 12 pour les deux semestres de 1989 indique une augmentation du coût des sinistres par véhicule assuré de 7,6% et de 5,6% pour les garanties de responsabilité civile et de collision respectivement. Les deux composantes du coût des sinistres par véhicule assuré expliquent cette augmentation.

Pour ce qui est du premier semestre de 1990, les résultats consignés au tableau 12 indiquent un revirement de la situation. En effet, le coût des sinistres par véhicule assuré a connu une diminution de 3,4% et de 1,2% pour les garanties de responsabilité civile et de collision respectivement. Cela est dû à une diminution importante de la fréquence des sinistres, le coût moyen par sinistre ayant pour sa part augmenté modérément au premier semestre de 1990.

Les dernières statistiques sur le nombre d'accidents d'automobiles au Québec publiées par la Société de l'assurance automobile du Québec laissent entrevoir que la fréquence des sinistres pour les garanties de responsabilité civile et de collision aura diminué pour l'ensemble de l'année 1990.

Le coût moyen, pour sa part, devrait augmenter en 1990 à un rythme à peu près équivalent à ce qui a été enregistré pour les six premiers mois de l'année et ce, tant pour la garantie de responsabilité civile que pour celle de collision.

L'effet global des variations anticipées de la fréquence et du coût moyen amènera une baisse du coût des sinistres par véhicule assuré de 0,4% en responsabilité civile et une hausse de 0,8% en collision.

Dans le cas de la garantie d'accident sans collision ni versement, les résultats du tableau 12 indiquent une augmentation du coût des sinistres par véhicule assuré de 14,5% pour 1989. Cette augmentation résulte d'une hausse des deux composantes du coût des sinistres par véhicule assuré, mais principalement du coût moyen par sinistre.

En ce qui a trait au premier semestre de 1990, le tableau 12 indique une augmentation du coût des sinistres par véhicule assuré de 18,6%, augmentation provenant principalement d'une hausse très importante du coût moyen par sinistre. C'est le scénario de l'année 1989 qui se répète.

Le résultat obtenu pour la couverture d'accident sans collision ni versement au premier semestre de 1990 reflète une réelle détérioration de l'expérience de sinistres pour cette garantie, additionnelle à celle enregistrée en 1989. Il y a également lieu de souligner que ce résultat est complètement à l'opposé de ceux obtenus pour les garanties de responsabilité civile et de collision où des baisses ont été enregistrées dans le coût des sinistres par véhicule assuré au premier semestre de 1990.

Enfin, les projections effectuées à partir des plus récentes données situent l'augmentation du coût des sinistres par véhicule assuré en 1990 pour la garantie d'accident sans collision ni versement à 15,9%. Cette hausse proviendra principalement d'une augmentation dans le coût moyen par sinistre.

Les hypothèses quant à la projection pour 1990 du niveau des composantes du coût des sinistres par véhicule assuré, soit la fréquence des sinistres et le coût moyen par sinistre, sont présentées à l'annexe 3.

4.2.2 Les frais d'exploitation

Les plus récentes données sur les frais d'exploitation recueillies par le Groupement des assureurs automobiles et transmises à l'Inspecteur général des institutions financières portent sur les frais encourus en 1989.

Ces données de l'année 1989 pour l'ensemble des assureurs, de même que les données comparatives pour les années précédentes sont illustrées au tableau 13. Les regroupements habituels de ces frais y sont présentés, chacun exprimé en pourcentage des primes souscrites. Cette façon d'exprimer les frais d'exploitation permet de faire ressortir la portion requise des primes pour les couvrir.

TABLEAU 13

FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES AU QUÉBEC

ANNÉE	COMMISSIONS	TAXES ET PERMIS*	ADMINISTRATION	TOTAL
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	(%)	(%)	(%)	(%)
1985	12,5	3,3	10,2	26,0
1986	12,2	3,4	8,9	24,5
1987	11,3	3,3	9,1	23,7
1988	11,0	3,3	10,0	24,3
1989	11,1	3,3	9,9	24,3

L'examen du tableau 13 fait ressortir que les frais d'exploitation des assureurs ont représenté le même pourcentage des primes souscrites en 1989 qu'en 1988. Le total de ces frais se situe à 24,3% des primes souscrites en 1989.

Une estimation du niveau des frais d'exploitation pour l'année 1990 a été effectuée. Les analyses en regard des modifications apportées par les assureurs à leurs manuels de tarifs permettent de s'attendre à une très légère diminution des frais d'exploitation en 1990. C'est ainsi que l'hypothèse a été posée que ces frais représenteront 24,2% des primes souscrites en 1990, par rapport à 24,3% en 1989.

---

* N'inclut pas la taxe de vente provinciale de 5% applicable à l'assurance automobile.

4.3 LES RÉSULTATS DES OPÉRATIONS D'ASSURANCE

C'est à partir des données sur les primes présentées à la section 4.1 et de celles sur les sinistres et sur les frais d'exploitation de la section 4.2 que peuvent être évalués les résultats des opérations en assurance automobile au Québec. En effet, c'est en mettant en relief les résultats des primes (les revenus) et ceux des sinistres et des frais d'exploitation (les coûts) qu'un aperçu de la rentabilité des opérations d'assurance est obtenu.

Le graphique 2 compare l'évolution, au cours des derniers semestres, du coût des sinistres par véhicule assuré et de la prime brute moyenne pour chacune des principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme. Les données pour la prime brute moyenne sont celles qui ont été présentées au tableau 11 de la section 4.1, tandis que celles ayant trait au coût des sinistres par véhicule assuré figurent au tableau 12 de la section 4.2.

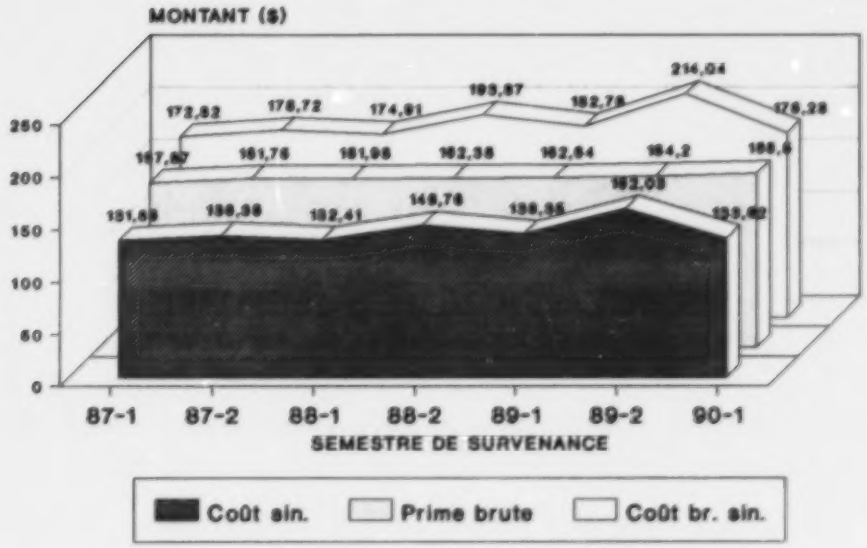
Une troisième série de données apparait au graphique pour chacune des garanties et représente le coût "brut" des sinistres par véhicule assuré. Il s'agit du coût des sinistres par véhicule assuré auquel sont ajoutés les frais d'exploitation. Il est nécessaire d'effectuer la comparaison de la prime brute moyenne avec le coût "brut" des sinistres par véhicule assuré, puisque les données de primes compilées par le Groupement des assureurs automobiles incluent les frais d'exploitation, alors que celles ayant trait au coût ne comprennent pas les frais d'exploitation.

L'examen du graphique 2 pour chacune des couvertures permet de constater que le coût brut des sinistres par véhicule assuré a toujours été supérieur à la prime brute moyenne pour la garantie de responsabilité civile et celle d'accident sans collision ni versement et ce, pour tous les semestres de la période de référence. La situation est presque identique en ce qui concerne la garantie de collision, sauf pour le premier semestre de 1987 et celui de 1990, quoique les deux montants soient à peu près les mêmes dans ce dernier cas.

Graphique 2

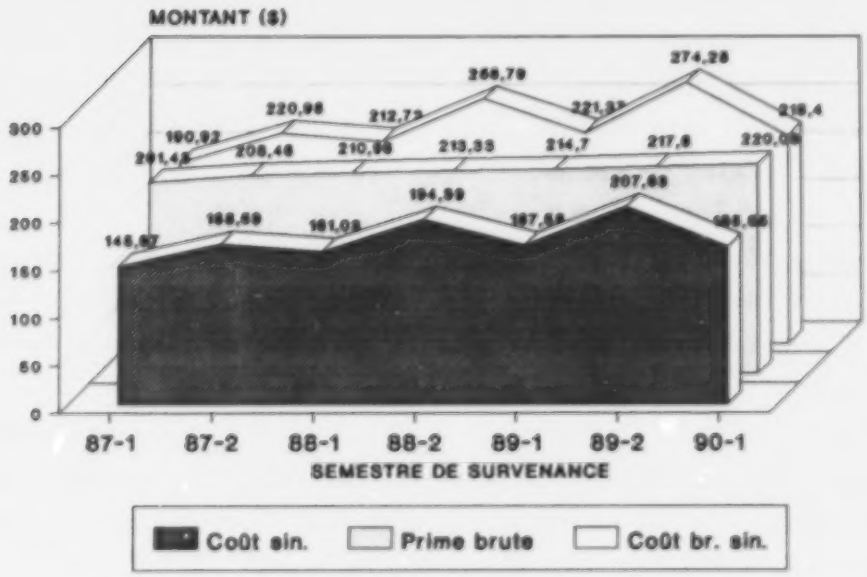
COMPARAISON PRIME ET COUT DES SINISTRES

RESPONSABILITÉ CIVILE



COMPARAISON PRIME ET COUT DES SINISTRES

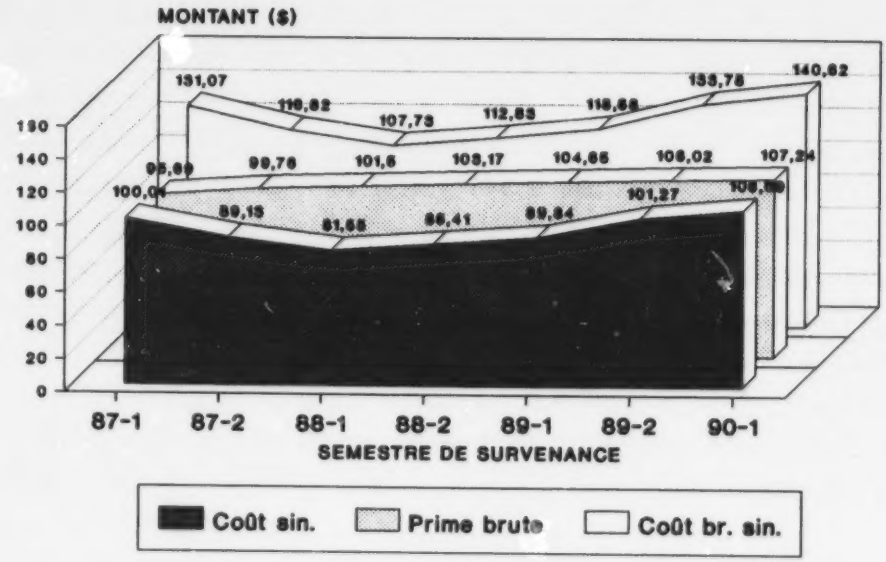
COLLISION



Graphique 2 (Suite)

COMPARAISON PRIME ET COUT DES SINISTRES

ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT



Les données du premier semestre de 1990 pour les couvertures de responsabilité civile et d'accident sans collision ni versement montrent qu'un écart important existe entre la prime brute moyenne et le coût brut des sinistres par véhicule assuré. L'écart le plus important se retrouve au niveau de la garantie d'accident sans collision ni versement où la prime brute moyenne de 107,24 $ est d'environ 24% inférieure au coût brut par véhicule, qui est de 140,62 $. La prime brute pour la couverture de responsabilité civile est par ailleurs de 5,5% inférieure au coût brut.

Par contre, en ce qui a trait à la couverture de collision, la situation est différente puisque la prime brute moyenne au premier semestre de 1990 est supérieure au coût brut par véhicule. La prime brute moyenne, au montant de 220,08 $, est de 0,8% plus élevée que le coût brut, qui est de 218,40 $. Cela constitue une nette amélioration pour cette garantie relativement à l'année 1989.

Il y a cependant lieu de préciser que malgré ce constat intéressant pour la garantie de collision, le coût brut pour l'ensemble des trois principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme demeure supérieur à la prime brute moyenne au premier semestre de 1990. Ce résultat est dû principalement, tel que mentionné ci-haut, à la couverture d'accident sans collision ni versement.

Cela est significatif: un assureur qui exige des primes inférieures à ce qu'il lui en coûte pour régler ses sinistres et payer ses frais d'exploitation se retrouve inévitablement en situation de perte technique ou perte d'opération d'assurance.

Les résultats qui viennent d'être présentés en termes de moyennes, soit la prime brute moyenne et le coût brut des sinistres par véhicule assuré, laissent donc voir que le premier semestre de 1990 s'est soldé par une perte technique, du moins en ce qui a trait à l'ensemble des trois garanties principales d'assurance des voitures de tourisme. Il est maintenant de mise d'analyser les résultats globaux, en dollars, pour l'ensemble de

l'année 1990, non seulement pour les voitures de tourisme, mais pour l'ensemble des catégories d'assurance automobile souscrites au Québec.

Le tableau 14 présente les résultats des opérations en assurance automobile au Québec en 1990 et, à titre comparatif, ceux des années précédentes. Les résultats sont présentés séparément pour les voitures de tourisme, la principale constituante de l'assurance automobile, et pour l'ensemble de tous les types de véhicules assurés, incluant les voitures de tourisme. Il est à noter que ce regroupement, présenté au tableau 14 sous la mention "Tous véhicules combinés", comprend notamment, en plus des voitures de tourisme, les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

Le graphique 3 illustre d'ailleurs, sous forme d'histogramme, les résultats de tous les véhicules combinés. Le montant des primes acquises, des sinistres, des frais d'exploitation et des profits (ou pertes) techniques y est présenté pour chacune des cinq dernières années.

Il faut tout d'abord mentionner que les résultats des opérations de l'année 1990 présentés au tableau 14 puis au graphique 3 sont en partie estimatifs car, au moment de la production du présent rapport, seules les données relatives aux primes et aux sinistres des six premiers mois de cette année étaient disponibles. L'estimation du niveau des primes et des sinistres de la seconde moitié de 1990 a été effectuée à partir des tendances observées dans les manuels de tarifs ainsi que dans les plus récentes statistiques d'expérience, en se basant sur les hypothèses d'évolution dans les coûts qui ont été posées et qui seront explicitées au chapitre 5.

TABLEAU 14

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (EN MILLIONS DE $)

	1986	1987	1988	1989	1990(A)	1986-90
1. Primes souscrites						
-Voitures de tourisme	1 026	1 147	1 227	1 300	1 382	6 082
-Tous véhicules combinés(B)	1 274	1 408	1 506	1 577	1 647	7 412
2. Primes acquises						
-Voitures de tourisme	947	1 091	1 187	1 258	1 341	5 824
-Tous véhicules combinés	1 177	1 344	1 459	1 538	1 616	7 134
3. Sinistres (C)						
-Voitures de tourisme	838	912	997	1 122	1 199	5 068
-Tous véhicules combinés	1 001	1 081	1 180	1 331	1 417	6 010
4. Frais d'exploitation (D)						
-Voitures de tourisme	251	272	298	316	334	1 471
-Tous véhicules combinés	312	334	366	383	399	1 794
5. Profit(Perte) (2)-(3)-(4) (E)						
-Voitures de tourisme	-142	-93	-108	-180	-192	-715
-Tous véhicules combinés	-136	-71	-87	-176	-200	-670
6. Ratio de (5) sur (2)						
-Voitures de tourisme	-15	-9	-9	-14	-14	-12
-Tous véhicules combinés	-12	-5	-6	-11	-12	-9

(A) Les résultats de l'année 1990 sont estimatifs.

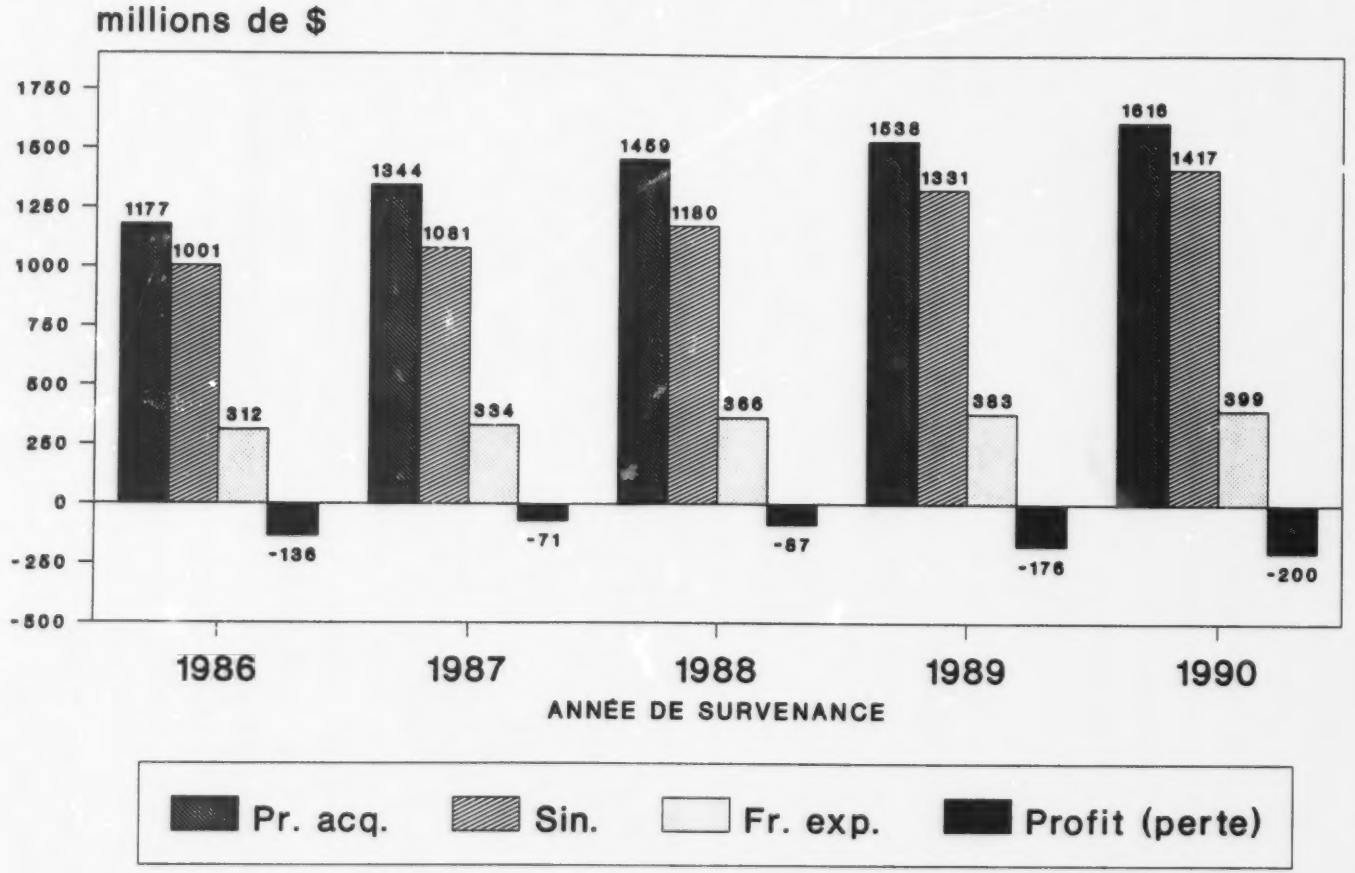
(B) Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicules, tels les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

(C) Incluant tous les frais de règlement des sinistres.

(D) Col. 5 du Tableau 13 multipliée par les Primes souscrites, en 1.

(E) Profit(Perte) d'exploitation avant les revenus de placements, les impôts et autres postes extraordinaires.

Graphique 3
RÉSULTATS DES OPÉRATIONS
EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC



Les frais d'exploitation, pour leur part, ont été calculés en proportion des primes souscrites et le pourcentage obtenu a été appliqué de façon uniforme à l'assurance des voitures de tourisme et à celle des autres types de véhicules même si, en réalité, cette proportion peut varier selon les catégories de l'assurance automobile. Les assureurs ne détaillent pas aussi précisément leurs frais d'exploitation en vertu du Plan statistique. Il est à noter que la proportion appliquée à l'année 1990 a été estimée à 24,2% des primes souscrites, comme il a été mentionné précédemment, car la plus récente déclaration des assureurs en ce qui a trait aux frais d'exploitation porte sur l'année 1989.

Le premier constat qui doit être fait à l'examen du tableau 14 est que les assureurs ont encouru des pertes d'exploitation dans leurs opérations en assurance automobile au Québec en 1990. L'estimation obtenue est à l'effet que ces pertes techniques, un peu plus importantes que celles subies en 1989, se chiffreront à environ 200 millions de dollars, soit 12% des primes acquises. C'est l'assurance des voitures de tourisme avec des pertes de 192 millions de dollars qui donne lieu à ce résultat.

Ce qui explique la détérioration des résultats des opérations en 1990 est le fait que les sinistres auront augmenté de 6,5%, alors que la hausse dans les primes acquises n'aura été que de 5,1%. Les primes souscrites, pour leur part, auront augmenté de 4,4%.

Il est important de préciser que la perte de 200 millions de dollars ou 12% des primes acquises correspond à un rapport des sinistres et frais de règlement aux primes acquises d'environ 88% qui, ajouté aux frais d'exploitation, produit un ratio total d'exploitation de 112% des primes acquises. Le ratio correspondant pour l'année 1989 est de 111%.

D'autre part, le tableau 14 présente les résultats obtenus pour les cinq dernières années combinées. Ceci permet de constater que pour la période s'échelonnant de 1986 à 1990, les assureurs ont encouru, pour tous les véhicules combinés, une dépense moyenne de 1,09$ en sinistres et frais d'exploitation pour chaque dollar de prime acquise. Toutefois, ce résultat

est dû à l'assurance des voitures de tourisme puisque la dépense moyenne pour cette catégorie a été de 1,12$ au cours de la période de référence.

Il est important de souligner que les résultats qui ont été présentés dans cette section ne reflètent pas complètement la rentabilité des opérations en assurance automobile. Ils ne tiennent pas compte des revenus de placements que les assureurs réalisent sur les primes encaissées avant que ces dernières soient requises pour couvrir les déboursés. Ils ne tiennent pas compte non plus de l'impôt ni des opérations de réassurance.

Il faut également noter, par ailleurs, que d'autres revenus de placements encore plus importants sont réalisés par les assureurs, soit ceux que rapportent chaque année leurs capitaux propres ou surplus. Ces revenus s'ajoutent aux profits ou aux pertes d'exploitation de l'assurance automobile et des autres catégories d'assurances générales pratiquées par les assureurs. Ce sont ces revenus qui permettent d'éponger des pertes d'exploitation d'une certaine ampleur lorsqu'elles surviennent, comme par exemple celles de l'année 1990 en assurance automobile. C'est pourquoi la rentabilité des opérations en assurance automobile au Québec de chacune des années au tableau 14, aura été, en définitive, meilleure que celle y étant présentée, s'il est tenu compte de tous les facteurs qui viennent d'être mentionnés.

Enfin, il y a lieu de préciser que les résultats qui viennent d'être analysés sont ceux de l'ensemble des opérations en assurance automobile au Québec, donc représentatifs de l'expérience de l'ensemble des assureurs. La rentabilité des opérations de chaque assureur aura varié, évidemment, en fonction des particularités de sa propre expérience.

Le chapitre 5, qui suit, porte sur l'évaluation du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de l'année 1990. Le niveau moyen des primes sera comparé à l'estimation des coûts pour les polices qui seront émises ou renouvelées en vertu de cette tarification. Cette évaluation prospective permettra d'expliquer en partie les résultats d'opération de 1990, mais surtout de dégager les perspectives pour 1991.

CHAPITRE 5

LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION PRATIQUÉE A LA FIN DE 1990

L'étude du fondement de la tarification en assurance automobile consiste à vérifier les bases de cette tarification, c'est-à-dire à comparer le niveau des primes à celui des coûts de l'assurance.

Pour ce faire, le niveau des primes exigées par les assureurs selon leur tarification en vigueur à la fin de 1990 sera d'abord évalué, puis comparé à celui des primes exigées à la fin de 1989. Ceci permettra d'analyser l'évolution des primes moyennes exigées au cours de 1990 ainsi que de faire ressortir les écarts entre les primes chargées par les assureurs. L'évolution des coûts de l'assurance automobile au Québec sera ensuite analysée à partir de l'expérience des derniers semestres, afin d'évaluer les coûts futurs.

L'analyse du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1990 fera l'objet de la dernière partie du chapitre. Le niveau moyen des primes exigées sera alors comparé à l'estimation des coûts des sinistres et des frais d'exploitation des polices qui seront émises en vertu de cette tarification.

Il convient de mentionner que l'analyse effectuée dans ce chapitre ne porte uniquement que sur la catégorie des voitures de tourisme. En effet, comme il a été noté aux chapitres 1 et 4, les affaires relatives à ce type de véhicules représentent plus de 80% des primes perçues en assurance automobile au Québec, et sont celles qui présentent le plus d'intérêt pour l'ensemble des conducteurs québécois.

5.1 L'ÉVOLUTION DU NIVEAU DES PRIMES

L'analyse de l'évolution du niveau des primes exigées par les assureurs est faite à partir de l'étude des manuels de tarifs que chacun d'entre eux a déposé auprès de l'Inspecteur général des institutions financières.

Le niveau des primes présenté dans cette section se rapporte au dernier manuel de tarifs déposé dont l'entrée en vigueur était au plus tard le 1er novembre 1990. L'hypothèse que ces tarifs demeureront en vigueur pour une période d'un an a été posée.

L'évaluation de la prime moyenne de chaque assureur est effectuée en tenant compte des caractéristiques propres à la distribution de ses assurés, telle que déterminée à partir de ses plus récentes statistiques d'expérience. Des renseignements additionnels recueillis par l'Inspecteur général permettent, d'une part, de faire un rapprochement entre cette distribution et le manuel de tarifs utilisé et, d'autre part, de tenir compte de l'effet des rabais accordés sur la prime moyenne de cet assureur. La prime moyenne exigée pour l'ensemble de l'industrie est obtenue par une pondération de celle de chacun des assureurs en fonction de leur part de marché.

Les changements apportés par les assureurs à leur tarification de chacun des 20 territoires reconnus par le Plan statistique du Québec seront analysés par garantie ainsi que pour une couverture complète d'assurance.

5.1.1 Tarification par garantie et territoire

La comparaison des primes moyennes exigées par territoire selon les tarifs en vigueur au 1er novembre des deux dernières années est reproduite au tableau 15. Ce tableau présente les primes moyennes pour les garanties de responsabilité civile, de collision et d'accident sans collision ni versement, ainsi que pour une couverture complète d'assurance pour les voitures de tourisme.

TABLEAU 15
PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC PAR TERRITOIRE
VOITURES DE TOURISME

TERRITOIRES		RESPONSABILITÉ CIVILE			COLLISION			ASCNV**			COUVERTURE COMPLETE		
		1989	1990	VARIATION*	1989	1990	VARIATION*	1989	1990	VARIATION*	1989	1990	VARIATION*
		$	$	%	$	$	%	$	$	%	$	$	%
RÉGION DE MONTRÉAL	804	229	265	16	286	312	9	167	185	11	682	762	12
	821	184	202	10	237	249	5	132	140	6	553	591	7
	822	195	216	11	265	284	8	141	154	10	581	635	9
	823	182	199	9	234	249	6	120	140	10	544	588	8
	824	166	182	10	219	241	10	104	113	9	489	537	10
	825	183	201	10	235	252	7	125	137	10	543	591	9
RÉGION DE QUÉBEC	806	143	155	9	177	190	7	82	87	7	402	433	8
	826	134	144	7	172	184	7	77	81	6	383	410	7
HULL	802	179	195	9	224	243	8	110	116	5	513	554	8
SUD DU QUÉBEC	807	130	138	6	196	206	5	73	79	8	399	423	6
	827	130	138	6	193	213	10	74	82	11	397	433	9
	815	134	138	3	198	205	4	74	82	11	406	426	5
N. DE MONTRÉAL/OUTAOUAIS	808	147	156	6	221	241	9	86	96	11	454	493	9
MAURICIE	828	133	141	6	194	206	6	76	81	7	403	428	6
GASPÉSIE/BAS-DU-FLEUVE/ BEAUCE	842	137	147	7	233	245	5	79	86	8	449	478	6
	843	123	132	7	203	214	5	70	76	8	396	422	7
NORD DU QUÉBEC	829	158	170	8	236	259	10	118	122	3	512	551	8
CHICOUTIMI/LAC-ST-JEAN	860	158	171	8	227	244	8	116	119	2	501	534	7
ABITIBI/TÉMISCAMINGUE	861	143	157	10	237	255	8	130	143	10	510	555	9
ILES-DE-LA-MADELEINE	850	172	196	14	282	302	7	123	137	11	577	635	10
ENSEMBLE DU QUÉBEC		167	181	8	225	240	7	109	117	7	501	538	7

* Variation en pourcentage de la prime de 1990 par rapport à celle de 1989.

** Accident sans collision ni versement.

Ces résultats démontrent que la prime moyenne exigée au Québec à la fin de 1990 pour une couverture complète d'assurance pour les voitures de tourisme est de 538 $. Les primes moyennes des garanties de responsabilité civile, de collision et d'accident sans collision ni versement, soit les trois composantes de la couverture complète, sont respectivement de 181 $, 240 $ et 117 $.

Ce niveau de prime moyenne pour une couverture complète représente une hausse de 7% par rapport à la prime de 501 $ exigée en 1989. Il est bon de souligner que cette augmentation fait suite à une hausse en 1989 d'environ 1% par rapport à 1988 et à une autre hausse en 1988 d'environ 6% par rapport à 1987.

La hausse d'environ 7% du niveau des primes exigées pour une couverture complète dans l'ensemble du Québec est le résultat, d'une part, de l'augmentation des tarifs de base appliquée par les assureurs et, d'autre part, de l'évolution du groupe moyen de tarification des véhicules assurés. Les tarifs de base appliqués par les assureurs ont été ajustés par ceux-ci en partie afin d'anticiper l'effet de la taxe fédérale sur les produits et services (T.P.S.), entrée en vigueur le 1er janvier 1991. Plusieurs assureurs ont avisé l'Inspecteur général de hausses de tarifs de l'ordre de 3% reliées directement à la T.P.S..

En 1990, pour la première fois depuis plusieurs années, un réel accroissement de l'impact des rabais offerts sur la prime moyenne exigée n'a pas été constaté. Il semble donc que l'utilisation des rabais par les assureurs ait atteint un certain niveau de stabilité qui ne fera que confirmer leur rôle de système parallèle de classification.

Les primes moyennes exigées ont fluctué différemment d'un territoire à l'autre. Les résultats du tableau 15 permettent en effet de constater des hausses pour une couverture complète allant de 5% au territoire 815 à 12% au territoire 804. En fait, les primes pour cette combinaison de garanties ont augmenté sensiblement plus dans les régions urbaines, soit celles de Montréal, de Québec et de Hull, que dans les territoires dits ruraux.

Les hausses de primes enregistrées dans les territoires urbains vont de 7% à 12%, alors que celles des territoires ruraux ont crû de 5% à 10%.

Les variations observées au tableau 15 sont, dans la majorité des cas, plutôt différentes d'une garantie à l'autre. C'est ainsi, par exemple, que les primes de responsabilité civile et de collision du territoire 815 n'ont augmenté respectivement que de 3% et 4%, alors que celles d'accident sans collision ni versement ont crû de 11%. La situation inverse peut être remarquée au territoire 860 où, cette fois, c'est la prime d'accident sans collision ni versement qui n'a que très peu augmenté.

De telles situations reflètent, du moins en partie, le fait qu'à l'intérieur d'un même territoire, le coût des sinistres de chacune des garanties ne connait pas nécessairement la même évolution. Il sera possible d'obtenir un aperçu de cette situation à la troisième section du présent chapitre, qui traite de la suffisance de la tarification pratiquée par les assureurs. Elles reflètent aussi, d'une façon générale, le degré de concurrence qu'exercent les assureurs dans certains territoires.

5.1.2 Différences entre les assureurs

Le calcul de la prime moyenne exigée par chaque assureur a permis d'apprécier l'évolution du niveau des primes par garantie et territoire. Il permet également d'analyser les différences entre les assureurs.

Le tableau 16 montre la distribution des assureurs selon leur part de marché en fonction du niveau de leurs primes par rapport aux primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs au Québec pour les années 1989 et 1990. Ces résultats sont présentés pour les trois principales garanties, soit celle de responsabilité civile, de collision et d'accident sans collision ni versement, ainsi que pour la couverture complète d'assurance des voitures de tourisme.

L'analyse de ces résultats permet d'observer, pour la couverture complète en 1990, une hausse de la concentration des primes des assureurs autour de la prime moyenne du Québec. En effet, la proportion des assureurs dont les primes moyennes exigées pour cette couverture se situent à l'intérieur d'un intervalle de ±5% de la prime moyenne de l'industrie, est passée de 11% en 1989 à 19% en 1990. Cet accroissement de la concentration des primes pour une couverture complète n'est pas remarqué dans chacune des trois garanties. En effet, la part de marché des assureurs dont les primes moyennes exigées se situent à l'intérieur d'un intervalle de ±5% de la prime moyenne de l'industrie est demeurée à peu près stable à 17% pour la garantie de responsabilité civile, est passée de 28% à 18% pour la garantie de collision et de 22% à 15% pour la garantie d'accident sans collision ni versement.

L'accroissement noté de la concentration pour une couverture complète est donc relativement faible, et ne semble pas être basé sur un surcroit de concurrence pour une des trois garanties composant la couverture complète. Le niveau de concentration atteint est de plus très bas. En effet, la concentration de 1990 est la deuxième plus faible depuis 1985.

Cette situation n'est pas surprenante en période de hausse du niveau des primes, alors que les assureurs se doivent de modifier leur tarifs un peu plus en fonction de leur besoins propres et de délaisser quelque peu "l'appariement" de leurs primes avec celles de leurs concurrents.

TABLEAU 16

DISTRIBUTION DES ASSUREURS SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES MOYENNES EXIGÉES PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VOITURES DE TOURISME

ÉCART PAR RAPPORT A LA MOYENNE (%)	RESPONSABILITÉ CIVILE TOUTES LIMITES		COLLISION TOUTES FRANCHISES		A.S.C.N.V.* TOUTES FRANCHISES		COUVERTURE COMPLETE TOUTES LIMITES TOUTES FRANCHISES	
	1989 (%)	1990 (%)	1989 (%)	1990 (%)	1989 (%)	1990 (%)	1989 (%)	1990 (%)
-20 et moins	1,0	3,0	0,5	0,0	17,2	17,4	0,6	1,3
-20 à -15	8,5	9,3	6,2	10,1	7,0	11,0	16,7	2,7
-15 à -10	35,4	23,4	25,0	11,9	8,8	5,0	5,4	25,4
-10 à - 5	8,9	7,3	8,3	24,2	5,8	6,7	26,0	18,1
- 5 à 0	3,6	11,8	15,6	10,4	4,2	7,7	5,4	4,5
0 à 5	13,2	4,8	11,9	7,3	17,3	6,8	5,1	14,2
5 à 10	9,1	13,1	11,5	21,0	15,7	18,2	18,2	11,2
10 à 15	0,7	13,3	10,4	1,7	7,2	10,3	8,4	11,1
15 et plus	19,6	14,0	10,6	13,4	16,8	16,9	14,2	11,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* Accident sans collision ni versement.

5.2 L'ESTIMATION DES COUTS DES SINISTRES ET DES FRAIS D'EXPLOITATION

L'évaluation du fondement de la tarification en assurance automobile représente l'analyse de la suffisance des primes exigées par rapport aux coûts qui surviendront en regard des polices émises relativement à cette tarification. La section précédente a traité du niveau des primes, les coûts de l'assurance seront maintenant analysés.

La tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1990 est entrée en vigueur en moyenne vers le milieu de l'année et l'hypothèse qu'elle restera en vigueur pendant un an a été posée. C'est donc dire, en prenant comme hypothèse supplémentaire que la survenance des sinistres suit une distribution uniforme au cours de l'année, que ces derniers surviendront en moyenne un an après la date d'entrée en vigueur de la tarification. Juillet 1991 devient ainsi la date de référence pour les projections qui seront effectuées.

L'estimation des coûts est basée sur les données statistiques d'expérience des assureurs recueillies dans le cadre du Plan statistique du Québec, décrites et analysées au chapitre précédent. L'analyse de ces données mène à l'établissement d'hypothèses quant aux coûts des sinistres et aux frais d'exploitation engendrés par les polices émises en vertu des tarifs en vigueur.

Ces hypothèses doivent considérer l'influence de facteurs d'ordre économique, social, climatique et autres sur l'évolution des coûts. Malgré qu'il soit difficile de déterminer exactement leurs effets, il est possible, dans la majorité des cas, d'évaluer leur influence de façon raisonnable.

Le tableau 12 du chapitre 4 illustre l'évolution des plus récentes statistiques relatives aux coûts des trois principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme.

Les projections seront d'abord présentées simultanément pour les garanties de responsabilité civile et de collision; la garantie d'accident sans collision ni versement sera traitée individuellement.

5.2.1 Responsabilité civile et collision

L'analyse de l'évolution des coûts des sinistres de ces deux garanties est effectuée dans une même section étant donné que ces coûts suivent sensiblement les mêmes tendances au fil des ans.

La fréquence des sinistres de ces deux garanties suit une tendance générale à la baisse depuis le début de 1985. Elle a de plus chuté de façon importante au premier semestre de 1990. Le ralentissement économique que subit actuellement l'ensemble du continent nord-américain, combiné à une hausse (maintenant annulée) des prix du pétrole et à des conditions climatiques plutôt clémentes, devraient assurer une poursuite de la tendance à la baisse au deuxième semestre de 1990. La baisse d'un point de pourcentage du nombre de sinistres enregistrée par la S.A.A.Q. de juillet à octobre 1990, combinée à un léger accroissement du nombre de véhicules sur la route, vient étayer cette conclusion.

Les experts s'entendent généralement à dire que la présente récession devrait être à son plus fort durant le premier semestre de 1991, et que la reprise sera plutôt lente. Ceci pourrait, en dépit d'une baisse peut-être temporaire des prix du pétrole, continuer à inciter les conducteurs à restreindre l'utilisation de leur véhicule et donc contribuer à une nouvelle baisse de la fréquence des sinistres par rapport à 1990.

L'hypothèse est donc posée que la fréquence de sinistres de responsabilité civile pour l'ensemble de l'année 1990 diminuera de 6,5% par rapport à 1989, alors que celle de collision chutera de 3,5%. Les baisses prévues en 1991 sont de 2,0% et 1,0% respectivement.

Les données du tableau 12 du chapitre 4 montrent aussi l'évolution du coût moyen par sinistre au cours des derniers semestres. Ces données démontrent que l'augmentation du coût moyen par sinistre pour les deux garanties se situe aux environs de 7% par semestre pour les cinq derniers semestres. En ce qui concerne la garantie de collision, une plus grande variation est toutefois observée.

L'analyse des plus récentes données statistiques sous-tendent l'hypothèse que le deuxième semestre de 1990 devrait amener des hausses de coût moyen légèrement supérieures à celles du premier semestre. Ainsi, le coût moyen par sinistre des garanties de responsabilité civile et de collision devrait augmenter de 6,5% et de 4,5% respectivement, pour l'ensemble de l'année 1990.

L'augmentation du coût moyen prévue pour 1991 à partir des données historiques n'est que légèrement supérieure, soit 7,0% et 5,0% respectivement. La nouvelle taxe fédérale sur les produits et services (T.P.S.) amènera cependant une hausse supplémentaire des coûts des sinistres et des frais de règlement de ces deux garanties, évaluée à environ 2,4%. L'évolution du coût moyen par sinistre de responsabilité civile en 1991 sera donc de l'ordre de 9,5%, alors que la garantie de collision verra son coût moyen par sinistre augmenter de 7,5%.

5.2.2 Accident sans collision ni versement

L'évolution du coût des sinistres par véhicule assuré de cette garantie doit être envisagée de façon différente de celle des deux autres garanties. En effet, les sinistres couverts sous cette garantie sont causés par le feu, le vol, le vandalisme et le bris de glace entre autres, ce qui diffère de ceux couverts par les garanties de responsabilité civile et de collision. La fréquence et le coût moyen de la garantie d'accident sans collision ni versement ont, comme le démontre le tableau 12, été fortement influencés par la survenance de sinistres de nature catastrophique en 1987. L'évolution de ces deux composantes du coût des sinistres par véhicule assuré a repris une évolution moins saccadée depuis 1988.

La fréquence de la garantie d'accident sans collision ni versement, influencée principalement par une recrudescence des vols de véhicules, a subi une hausse sensible au premier semestre de 1990, ce qui a résulté en un accroissement de 3,0% pour l'ensemble de l'année. Cette tendance se maintiendra en 1991, alors que la fréquence des sinistres devrait augmenter, elle aussi, de 3,0%.

Le coût moyen par sinistre a subi de très fortes hausses au cours des deux derniers semestres pour lesquels l'expérience est disponible. Cette tendance devrait s'amenuiser graduellement au deuxième semestre de 1990 et au cours de 1991.

Les hypothèses retenues pour l'évolution du coût moyen par sinistre d'accident sans collision ni versement sont donc des hausses de 12,5% en 1990 et de 6,5% en 1991, ce dernier pourcentage incluant l'effet inflationniste de la T.P.S. discuté précédemment.

5.2.3 Frais d'exploitation

Le chapitre précédent a présenté l'évolution des principales composantes des frais d'exploitation qui, avec les coûts des sinistres, forment les coûts de l'assurance. L'hypothèse qui a été retenue quant à leur niveau est que le total de ces frais devrait représenter, en 1990, 24,2% des primes souscrites. Les frais d'exploitation diminueraient donc légèrement par rapport au taux de 24,3% obtenu en 1989. En 1991, le rapport des frais d'exploitation sur les primes souscrites devrait représenter un taux équivalent à celui de 1990.

Il ne faut donc pas anticiper, au cours de ces deux années, des variations significatives dans les différentes composantes des frais d'exploitation par rapport au niveau de l'année précédente. Ainsi, les commissions, les taxes et les permis, de même que les frais d'administration devraient représenter respectivement, en 1990 et 1991, 11,1%, 3,3% et 9,8% des primes souscrites. Le tableau 13 permet de comparer ces pourcentages à ceux obtenus au cours des dernières années.

Des informations plus détaillées sur la méthodologie utilisée ainsi qu'un résumé des principales hypothèses de projection des coûts sont présentés à l'annexe 4.

L'étape finale de l'évaluation du fondement statistique des tarifs, soit la comparaison des primes exigées aux coûts estimés correspondants, fait l'objet de la section suivante.

5.3 LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION

L'évaluation du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs a pour but de projeter les résultats d'opération qui résulteront de cette tarification. Cette analyse est faite en comparant le niveau moyen des primes à l'estimation des coûts des polices qui seront émises en vertu de cette tarification. Les deux premières sections de ce chapitre ont traité de l'évaluation de ces éléments.

Il est important de rappeler ici que la tarification ainsi analysée est celle constatée dans les manuels en vigueur au 1er novembre 1990. Elle ne tient donc pas compte des modifications apportées aux tarifs après cette date.

Il faut encore souligner que cette évaluation du fondement de la tarification énonce l'hypothèse qu'elle demeurera en vigueur pour une période d'un an. Cette tarification est, en considérant l'ensemble des assureurs, entrée en vigueur en juillet 1990 en moyenne. L'hypothèse veut qu'elle le restera jusqu'en juillet 1991. Cette hypothèse ne se révélera pas tout à fait exacte, car certains assureurs, dont quelques-uns parmi les plus importants, ont déjà apporté des modifications à leurs tarifs depuis le 1er novembre et d'autres le feront probablement avant juillet 1991. Elle a néanmoins été retenue pour les fins de ce rapport, et les conclusions qui en seront tirées ne devraient pas pour autant en être dénaturées.

La tarification analysée pour l'ensemble des assureurs s'appliquera donc surtout à des polices qui auront été émises dans la seconde moitié de 1990 et au premier semestre de 1991. Les coûts des sinistres provenant de ces polices se répercuteront donc principalement sur les résultats de l'année 1991.

C'est dans cette optique que le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs au 1er novembre 1990 a été évalué. Le tableau 17 présente les résultats de cette évaluation en comparant les primes moyennes exigées aux coûts estimés pour l'ensemble des assureurs. La comparaison entre les primes et les coûts est effectuée par garantie pour chacun des territoires de tarification et pour l'ensemble du Québec.

5.3.1 Par garantie

Les données du tableau 17 révèlent que la prime moyenne exigée au Québec, à la fin de 1990, était de 12% inférieure au coût estimé pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme. La même comparaison effectuée l'an dernier montrait que la prime moyenne était de 15% inférieure au coût estimé.

Cette diminution de l'insuffisance s'explique par l'évolution des primes et des coûts décrite et analysée dans les deux premières sections de ce chapitre, démontrant par rapport à l'an dernier une plus faible augmentation dans le niveau des coûts que dans celui des primes exigées par les assureurs. En fait, les coûts estimés pour une couverture complète ont augmenté de 4% en 1990 par rapport à 1989, alors que les primes ont crû de 7%.

La presque totalité de l'augmentation enregistrée du coût estimé est attribuable à la garantie d'accident sans collision ni versement, où le coût croît de 16% par rapport à celui de l'an dernier. Le coût estimé de la garantie de responsabilité civile chute de 1%, alors que celui de collision augmente de 1%.

TABLEAU 17

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COUTS ESTIMÉS POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS VOITURES DE TOURISME

TERRITOIRES	RESPONSABILITÉ CIVILE TOUTES LIMITES PRIMES MOY.	COUTS EST.	ÉCART %	COLLISION TOUTES FRANCHISES PRIMES MOY.	COUTS EST.	ÉCART %	ASCNV* TOUTES FRANCHISES PRIMES MOY.	COUTS EST.	ÉCART %	COUVERTURE COMPLETE TOUTES LIMITES TOUTES FRANCHISES PRIMES MOY.	COUTS EST.	ÉCART %
804	265	301	-12	312	322	-3	185	256	-28	762	879	-13
821	202	229	-12	249	259	-4	140	166	-15	591	653	-10
822	216	235	-8	264	260	2	154	183	-16	635	679	-6
823	199	214	-7	249	257	-3	140	169	-17	588	641	-8
824	182	197	-8	241	264	-8	113	132	-14	537	593	-9
825	201	229	-12	252	274	-8	137	179	-23	591	681	-13
806	155	192	-19	190	224	-15	87	117	-25	433	532	-19
826	144	168	-14	184	218	-15	81	100	-19	410	486	-16
802	195	211	-7	243	249	-3	116	117	-1	554	577	-4
807	138	165	-16	206	226	-9	79	116	-32	423	506	-16
827	138	163	-16	213	237	-10	82	124	-34	433	524	-17
815	138	161	-14	205	231	-11	82	106	-23	426	498	-14
808	156	181	-14	241	279	-14	96	126	-24	493	586	-16
828	141	155	-9	206	200	3	81	88	-8	428	443	-3
842	147	167	-12	245	286	-14	86	105	-18	478	558	-14
843	132	139	-5	214	234	-9	76	94	-19	422	467	-10
829	170	178	-4	259	285	-9	122	138	-12	551	602	-8
860	171	200	-15	244	270	-9	119	131	-9	534	601	-11
861	157	169	-7	255	274	-7	143	188	-24	555	631	-12
850	196	215	-9	302	320	-6	137	143	-4	635	678	-6
ENSEMBLE DU QUÉBEC	181	205	-12	240	259	-7	117	149	-21	538	613	-12

* Accident sans collision ni versement.

La comparaison effectuée dans le rapport de l'an dernier entre les primes et les coûts pour l'ensemble du Québec révélait un déficit de 15% pour la couverture complète, composé d'insuffisances de 19%, 12% et 15% pour chacune des trois garanties étudiées. Les primes et les coûts étaient alors de 167 $ et 207 $ pour la responsabilité civile, de 225 $ et 256 $ pour la collision et de 109 $ et 128 $ pour la garantie d'accident sans collision ni versement.

Pour les garanties de responsabilité civile et de collision, les baisses prévues de la fréquence des sinistres pour 1990 et 1991 ont donc annulé l'inflation prévue de la T.P.S. sur le coût des sinistres. Les hausses de primes apportées par les assureurs à ces deux garanties leur ont donc permis d'améliorer sensiblement la suffisance de leurs tarifs.

L'insuffisance des primes de la garantie d'accident sans collision ni versement a augmenté en dépit d'une hausse sensible au niveau des primes, principalement en raison de la recrudescence des vols d'automobiles dont il a été fait mention à la section 5.2.

5.3.2 Par territoire

Le tableau 17 permet aussi de constater que la situation d'insuffisance dans les primes par rapport aux coûts pour l'ensemble du Québec se retrouve de façon très différente par territoire.

C'est ainsi que les taux d'insuffisance des tarifs pour une couverture complète varient de 3% au territoire 828 à 19% au territoire 806. Au total, l'insuffisance des tarifs de quatre territoires est de plus de quatre points de pourcentage inférieure à celle de l'ensemble (les territoires 822, 802, 828 et 850), alors qu'elle est de plus de quatre points supérieure seulement aux territoires 806 et 827.

Les raisons qui sous-tendent les plus ou moins grandes insuffisances de tarifs ne sont pas les mêmes pour tous les territoires. Ainsi, la forte insuffisance des tarifs pour une couverture complète enregistrée au

territoire 806 est obtenue en dépit d'un coût estimé de 13% inférieur à celui de l'ensemble du Québec: les primes, à 433 $, sont de 20% inférieures à celles du Québec. D'un autre côté, le coût estimé de 879 $ au territoire 804, de 43% supérieur à celui de l'ensemble du Québec, produit une insuffisance de tarifs équivalente à celle de l'ensemble en raison des tarifs de 762 $.

Les écarts dans les insuffisances observées des primes de chaque territoire pour la couverture complète sont tout aussi prononcés lorsque l'on considère chacune des garanties. Il a en effet été constaté que, pour la responsabilité civile, les primes du territoire 829 sont insuffisantes de 4%, alors que celles du territoire 806 sont insuffisantes de 19%.

Les écarts dans les suffisances des tarifs sont encore plus remarquables pour les deux autres garanties. En collision, les tarifs sont suffisants respectivement de 3% et 2% aux territoires 828 et 822, alors que ceux des territoires 806 et 826 de la région de Québec sont insuffisants de 15%. Les insuffisances de la couverture d'accident sans collision ni versement vont de 1% au territoire 802 à 34% au territoire 827.

Il y a donc des différences importantes dans les pratiques de tarification des assureurs dans chaque territoire qui ne semblent pas être appuyées totalement par les différences de coûts.

Les résultats décrits précédemment démontrent que les assureurs, en moyenne, n'établissent pas nécessairement le niveau des primes en fonction du niveau des coûts, tant par territoire que par garantie. La concurrence qui existe entre les assureurs dans le marché de l'assurance automobile explique en grande partie cette situation.

Il est cependant important de mentionner que ces résultats peuvent être très différents d'un assureur à l'autre. Les insuffisances de tarifs présentées au tableau 17 et décrites ci-haut ne sont pas celles que chacun des assureurs faisant affaire en assurance automobile au Québec obtiendra de sa tarification. Chaque assureur a en effet des coûts qui lui sont

propres et ajuste le niveau des primes qu'il exige de ses assurés en fonction de ses coûts et de la concurrence qui prévaut dans le marché.

Les tarifs pour les voitures de tourisme de l'ensemble des assureurs sont donc insuffisants de 12%, comparativement à 15% en 1989. Il va sans dire que tous les assureurs ne subissent pas les mêmes coûts et n'exigent pas les mêmes primes de leurs assurés, donc que tous n'encourent pas la même insuffisance de leurs tarifs. Certains réaliseront des profits alors que d'autres subiront des pertes beaucoup plus importantes que la moyenne.

Il reste que ce degré d'insuffisance représente, tel que le démontre le chapitre 4, des montants de pertes très importants pour l'ensemble de l'industrie. C'est pourquoi il est opportun de situer ces résultats dans le contexte de l'ensemble des opérations des assureurs.

D'abord, les assureurs automobiles ne souscrivent généralement pas que de l'assurance de voitures de tourisme. Tel qu'il appert au tableau 14 du chapitre 4, les catégories de véhicules autres que les voitures de tourisme contribuent à améliorer de trois points de pourcentage le ratio moyen de pertes techniques en assurance automobile des cinq dernières années.

Ensuite, tous les assureurs perçoivent d'importants revenus de placement. Ces revenus sont générés par le décalage dans le temps entre le moment où une prime est perçue et celui où le sinistre est payé et par les revenus faits sur l'avoir propre des assureurs, produisant des pertes sensiblement moins importantes.

Enfin, peu d'assureurs ne souscrivent que de l'assurance automobile et les états financiers annuels déposés auprès de l'Inspecteur général démontrent que la sinistralité de l'assurance automobile est généralement la plus mauvaise de toutes les catégories d'assurance importantes.

En somme, l'insuffisance de 12% des tarifs de voitures de tourisme est, quand on l'envisage dans son contexte réel, mitigée par les résultats techniques généralement moins négatifs des autres catégories de véhicules et par les revenus d'investissement. D'éventuels profits dans d'autres catégories d'assurance ainsi que des revenus d'investissement reliés à ces catégories permettent aux assureurs de démontrer des profits en fin d'année.

En fait, les assureurs subissent probablement des pertes techniques en assurance automobile, mais ces pertes sont, en considérant les revenus de placement, certainement de beaucoup inférieures au 12% d'insuffisance des tarifs constatée pour les tarifs de voitures de tourisme en vigueur au 1er novembre 1990.

CONCLUSION

La première conclusion qui se dégage de l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1990 est que les pertes d'exploitation devraient être plus importantes que celles de 1989. Il a en effet été évalué que ces pertes pourraient représenter 12% des primes acquises, pour un montant de 200 M $ en 1990. La situation s'est donc quelque peu détériorée par rapport à 1989 où les pertes d'exploitation représentaient environ 11% des primes acquises et s'élevaient à 176 M $. Il est à noter que c'est l'assurance des voitures de tourisme avec des pertes de 192 M $ qui donne lieu à ce résultat. Cette hausse des pertes d'exploitation est le résultat d'une augmentation du coût des sinistres de 6,5%, jumelée à une hausse des primes acquises de 5,1%.

Le niveau moyen des tarifs des voitures de tourisme en vigueur au premier novembre 1990 a, pour sa part, augmenté de 7% par rapport à ceux en vigueur au 1er novembre 1989, en partie en raison de l'effet anticipé de la T.P.S. sur les coûts de l'assurance.

L'insuffisance projetée pour les tarifs des voitures de tourisme est cependant beaucoup moins importante si l'on tient compte des revenus d'investissement. De plus, les résultats probablement plus positifs dont jouissent les assureurs actuellement dans les autres catégories d'assurance, devraient permettre aux opérations d'assurance réalisées par l'ensemble des assureurs d'être profitables.

L'offre d'assurance est demeurée abondante en 1990, malgré la baisse de 135 à 127 du nombre d'assureurs pratiquant l'assurance automobile. Cette baisse du nombre d'assureurs est attribuable, du moins en partie, au phénomène d'acquisitions et de fusions de compagnies d'assurance noté depuis plusieurs années sur la scène internationale et depuis peu au Québec.

On a noté un ralentissement dans l'accroissement de l'utilisation des rabais en 1990. En effet, la très grande majorité des assureurs ont

désormais établi des politiques de rabais et les variables les plus souvent utilisées sont l'âge de l'assuré, son occupation et son expérience de réclamations.

Ces rabais contribuent à réduire de façon importante le niveau des primes des assurés qui y sont admissibles et font en sorte que les critères mentionnés ci-dessus sont devenus, hormis les considérations territoriales et celles liées au type de véhicule, les éléments qui influencent le plus les primes que paient les assurés.

Il est alors permis de s'interroger sur le bien-fondé d'un système qui accorde une telle importance à des critères qui, comme l'occupation d'un assuré, ne peuvent être reliés que de façon lointaine au risque assuré ou qui, comme l'âge, n'assurent pas une homogénéité suffisante au niveau de la classification. Le peu d'importance accordée à d'autres éléments directement reliés au risque assuré, comme le dossier de conduite, ne contribue pas à atténuer les critiques du système.

Quant à l'expérience de réclamations d'un assuré, elle est, bien sûr, directement imputable au risque assuré. Son utilisation par les assureurs dans l'octroi de rabais est toujours source de confusion et d'incompréhension pour les assurés. Dans un régime à base de responsabilité, il est difficile de faire comprendre qu'en cas d'accident sans faute de la part de l'assuré, ce dernier ait à subir une hausse de prime, c'est-à-dire perdre les rabais dont l'accès est déterminé par le fait de n'avoir effectué aucune réclamation au cours d'une certaine période.

L'établissement du Fichier central des sinistres automobiles permettant d'avoir accès à l'information sur l'ensemble des sinistres concernant tous les assurés du Québec, vise à améliorer l'équité du système de tarification actuel en assurant la justesse du dossier de conduite que chaque assuré se voit attribuer au moment de la souscription. Ce fichier central des sinistres devrait aussi permettre d'évaluer la validité du système actuel de classification au niveau des dossiers de conduite et des rabais basés sur l'expérience de réclamations d'un assuré.

ANNEXE 1

LES GARANTIES OFFERTES

Au Québec, la police d'assurance automobile est un contrat d'assurance uniforme dont le texte est approuvé par l'Inspecteur général des institutions financières.Donc, peu importe les protections choisies, les textes et les dispositions relatifs à ces protections sont les mêmes pour tous les assureurs. Tel que mentionné au chapitre 1, les garanties offertes dans la police d'assurance automobile sont regroupées en deux chapitres: le chapitre A couvre la responsabilité civile et le chapitre B offre diverses garanties pour couvrir les dommages au véhicule assuré.

Chapitre A: La responsabilité civile

En vertu de la loi québécoise, tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec doit détenir une assurance responsabilité d'un montant minimum de 50 000 $. Le chapitre A couvre donc la responsabilité civile dans le cas de dommages causés lors d'un accident d'automobile, soit les dommages matériels causés lors d'un accident au Québec ou ailleurs et les dommages corporels causés hors du Québec. En ce qui a trait aux dommages (corporels ou matériels) dont l'assuré pourrait être tenu responsable hors du Québec, le contrat prévoit que le montant d'assurance de responsabilité est égal au montant minimum d'assurance de responsabilité en vigueur dans l'état, la province ou le territoire du Canada ou des États-Unis où survient l'accident, lorsque ce montant est supérieur au montant d'assurance souscrit par l'assuré.

Chapitre B: Dommages au véhicule de l'assuré

La protection du chapitre B n'est pas obligatoire mais elle est néanmoins choisie par la majorité des automobilistes. On distingue quatre garanties offertes pour couvrir les dommages au véhicule de l'assuré. Pour chacune des garanties choisies, un assuré peut opter pour une franchise. La franchise représente le montant que l'assuré aura à supporter au moment d'une réclamation couverte sous le chapitre B. Ainsi, pour toute réclamation dont le montant est inférieur à la franchise, l'indemnité payée est nulle, tandis que pour celle dont le montant excède la franchise, l'indemnité payée égale le montant de la perte en y soustrayant ladite franchise. La franchise représente pour l'assuré un moyen de réduire sa prime d'assurance. Il ne faut pas oublier toutefois que le coût à supporter lors d'une réclamation sera aussi plus élevé.

A) Division 1 du chapitre B: Tous risques

Cette protection couvre tous les risques de dommages occasionnés directement ou accidentellement au véhicule. Il s'agit d'une combinaison des garanties "assurance collision ou versement" et "accident sans collision ni versement" définies plus loin, mais avec une franchise identique pour les deux garanties.

B) Division 2 du chapitre B: Assurance collision ou versement

Cette garantie prévaut lorsque l'assuré est responsable d'un accident ou lorsque l'accident ne met pas d'autres véhicules en cause (versement). Par collision, on entend notamment la collision avec le sol et celle se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre. Cette protection s'applique aussi en cas de délit de fuite de l'autre partie impliquée dans l'accident.

C) **Division 3 du chapitre B: Accident sans collision ni versement**

Cette garantie accorde une protection contre tous les risques sauf ceux déjà couverts par l'assurance collision ou versement. Sont notamment couverts les dommages occasionnés par les projectiles, les objets qui tombent ou qui volent, l'incendie, le vol, les explosions, les tremblements de terre, les tempêtes de vent, la grêle, la crue des eaux, les actes malveillants, les émeutes ou les mouvements populaires. En outre, la garantie de cette division est étendue aux dommages occasionnés par la collision avec les personnes ou les animaux.

D) **Division 4 du chapitre B: Les risques spécifiés**

Plutôt que de souscrire une protection plus globale comme celle de la garantie accident sans collision ni versement, il est possible de s'assurer contre certains risques seulement, lesquels sont spécifiés dans la police (ex.: l'incendie, le vol, etc.). L'acte malveillant n'est jamais couvert sous cette division alors qu'il l'est sous la division 3 du chapitre B: accident sans collision ni versement. Cette protection est moins dispendieuse mais assez limitée.

LES AVENANTS

Les compagnies d'assurance offrent des garanties supplémentaires à celles énoncées précédemment. Celles-ci sont incluses au contrat type (F.P.Q. N^{o} 1) par le biais d'un document distinct. Le document servant à décrire les modifications au contrat original est aussi connu sous le nom d'avenant. Les avenants se retrouvent dans la formule de police sous le sigle F.A.Q. (Formule d'Avenant du Québec) suivi d'un numéro. Ils sont également uniformes et doivent être approuvés par l'Inspecteur général des institutions financières. Voici la liste des principaux avenants disponibles sur le marché:

F.A.Q. N^{O} 34 - <u>Personnes assurées - assurance individuelle</u>

Cet avenant garantit le paiement d'une indemnité pour dommages corporels en cas d'accident pouvant atteindre les personnes assurées, directement et indépendamment de toute autre cause, du fait d'un véhicule automobile. Cette indemnité est excédentaire à celle prévue par le régime étatique administré par la Société de l'assurance automobile du Québec (S.A.A.Q.). La prime varie selon la classe de conducteurs et le montant d'assurance choisi.

F.A.Q. N^{O} 43a - <u>Assurance valeur à neuf</u>

L'avenant "valeur à neuf" prévoit que l'assureur doit réparer le véhicule sans dépréciation. En cas de perte totale, l'avenant stipule également que l'assuré peut obtenir un véhicule neuf ayant les mêmes caractéristiques, accessoires et équipements que le précédent, même si la valeur d'un tel véhicule excède celle du véhicule accidenté au jour du sinistre. Généralement, la prime représente 15% des primes chargées pour les divisions 2 et 3 du chapitre B, ou 10% de la prime finale pour tous les chapitres. Il est à noter que les protections de cet avenant ne s'appliquent que pour une période limitée à partir de la date de livraison du véhicule désigné. Il est également bon de préciser que le véhicule doit être neuf à l'achat, sauf que certains assureurs acceptent de couvrir les modèles en démonstration.

F.A.Q. N^{O} 40 - <u>Modification de la franchise en cas de feu ou de vol</u>

En général, lorsque survient un feu ou le vol entier d'un véhicule, la franchise établie aux divisions tous risques, accident sans collision ni versement ou risques spécifiés ne s'applique pas. L'assuré peut, en prenant cet avenant, spécifier qu'il accepte que l'assureur déduise quand même une franchise de son indemnité. De cette façon, l'assuré peut diminuer sa prime.

F.A.Q. N° 20 - Extension de la garantie "privation de jouissance"

Habituellement, au cours du règlement d'une réclamation, l'assureur procure un véhicule de remplacement à l'assuré seulement lors d'un vol entier de véhicule ou d'un règlement en vertu de la convention d'indemnisation directe sous certaines conditions. Lorsqu'un assuré souscrit cet avenant, l'assureur indemnisera celui-ci, en cas de sinistre couvert, pour la location d'un véhicule automobile, du moment que le véhicule aura subi des dommages le mettant hors d'état de rouler, ou qu'il sera confié à un réparateur. La prime varie selon l'allocation maximale choisie par jour et est généralement déterminée en fonction des primes chargées pour les divisions du chapitre B.

F.A.Q. N° 29 - Supplément de garantie "conducteur désigné"

Cet avenant permet d'étendre les garanties à la conduite du véhicule par les personnes désignées.

F.A.Q. N° 27 - Responsabilité civile pour dommages à des véhicules n'appartenant pas à l'assuré

Cet avenant sert à protéger l'assuré, son conjoint, leurs représentants légaux et leur succession contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile ou contractuelle pouvant incomber à l'assuré du fait de dommages éprouvés par des véhicules automobiles dont il a la garde, sans en être le propriétaire. Certains assureurs exigent une prime fixe pour cet avenant, alors que d'autres le tarifient en fonction des primes chargées pour les divisions du chapitre B.

F.A.Q. N^{O} 13c - <u>Suppression de la garantie en ce qui concerne les glaces</u>

L'assuré peut réduire sa prime d'assurance en excluant le bris de glace de la protection accident sans collision ni versement. Toutefois, en cas de sinistre atteignant les glaces, l'assuré recevra tout de même une indemnité sauf en cas de dommages occasionnés par les projectiles et les objets qui tombent ou qui volent ainsi que par les actes malveillants. Le rabais accordé varie selon le territoire de tarification et la classe de conducteurs, et est applicable sur la prime chargée pour la division 3 du chapitre B.

F.A.Q. N^{O} 16 - <u>Suppression de garantie pour remisage</u>

L'assuré peut déclarer que son véhicule sera retiré de la circulation et remisé à une date spécifiée et demander que la garantie soit suspendue pour la période en question. L'assuré a alors droit à une ristourne à condition que la période de remisage soit supérieure à soixante jours consécutifs. Il est bon de noter que l'assuré conserve une partie de la couverture en vigueur, soit l'accident sans collision ni versement pour dommages causés par l'incendie, le vol ou le vandalisme, entre autres.

ANNEXE 2

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (AU 7 JANVIER 1991)

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
L'ABITIBIENNE, société mutuelle d'assurance générale	Amos, Québec
L'ALPHA, compagnie d'assurances Inc.	Drummondville, Québec
Société mutuelle d'assurance générale des APPALACHES	St-Pierre-Baptiste, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de BAGOT	St-Liboire, Québec
BEAUCE, société mutuelle d'assurance générale	Beauceville-Est, Québec
La compagnie d'assurance BELAIR	Montréal, Québec
BELLECHASSE, société mutuelle d'assurance générale	St-Gervais, Québec
Les BOIS-FRANCS, société mutuelle d'assurance générale	Warwick, Québec
Assurances générales des CAISSES DESJARDINS Inc.	Lévis-Lauzon, Québec
CANASSURANCE, compagnie d'assurances générales Inc.	Montréal, Québec
La CAPITALE, compagnie d'assurance générale	Québec, Québec
Les CLAIRVOYANTS, compagnie d'assurance générale Inc.	St-Césaire, Québec
COATICOOK-SHERBROOKE, société mutuelle d'assurance générale	Coaticook, Québec
Les COOPÉRANTS, compagnie d'assurance générale	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de DEUX-MONTAGNES	St-Benoît Mirabel, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
DORCHESTER, société mutuelle d'assurance générale	Sainte-Claire, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de l'EST	Bic, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE MONTRÉAL	Montréal, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE QUÉBEC	Québec, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de FRONTENAC	Lac-Mégantic, Québec
GORE GÉNÉRALE, compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
Le GROUPE ESTRIE-RICHELIEU, compagnie d'assurance	Granby, Québec
Le GROUPE KAMOURASKA société mutuelle d'assurance générale	St-Pascal, Québec
L'INDUSTRIELLE-ALLIANCE compagnie d'assurances générales	Sillery, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-JEAN	Notre-Dame-d'Hébertville, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-PIERRE	Baie-du-Febvre, Québec
LAURENTIENNE AGRICOLE, compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
LAURENTIENNE GÉNÉRALE, compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
La LÉVISIENNE-ORLÉANS, société mutuelle d'assurance générale	St-Romuald-d'Etchemin, Québec
L'ISLET, société mutuelle d'assurance générale	St-Jean-Port-Joli, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
LOTBINIERE, société mutuelle d'assurance générale	Laurier-Station, Québec
La MAURICIENNE, société mutuelle d'assurance générale	St-Narcisse, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de MONTMAGNY	Montmagny, Québec
NORGROUPE assurances générales Inc.	Lévis-Lauzon, Québec
L'OUTAOUAIS, société mutuelle d'assurance générale	St-André-Avellin, Québec
La PORTNEUVIENNE, société mutuelle d'assurance générale	St-Basile-de-Portneuf, Québec
Les PRAIRIES, société mutuelle d'assurance générale	St-Edouard-de-Napierville, Québec
PROVINCES UNIES compagnie d'assurances	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du comté de RIVIERE-DU-LOUP	L'Isle-Verte, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du SAGUENAY	Chicoutimi, Québec
La ST-MAURICE, compagnie d'assurance	Sillery, Québec
SOCIÉTÉ MUTUELLE DE RÉASSURANCE du Québec	Sillery, Québec
SOCIÉTÉ NATIONALE D'ASSURANCES	Montréal, Québec
SOULANGES, société mutuelle d'assurance générale	Coteau-Landing, Québec
SSQ, SOCIÉTÉ d'assurances générales Inc.	Ste-Foy, Québec
L'UNION CANADIENNE, compagnie d'assurances	Sillery, Québec
L'UNIQUE, compagnie d'assurances générales	Québec, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
Société mutuelle d'assurance générale, VAL ST-FRANCOIS	Windsor, Québec
La VALLÉE, société mutuelle d'assurance générale	Shawville, Québec
VALMONT, société mutuelle d'assurance générale	Waterloo, Québec
VERCHERES, société mutuelle d'assurance générale	St-Marc-sur-Richelieu, Québec

ASSUREURS A CHARTE D'UNE PROVINCE AUTRE QUE LE QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
ANGLO CANADA General Insurance Company	London, Ontario
La compagnie d'assurance AXA HOME	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurances COMMERCE ET INDUSTRIE du Canada	Toronto, Ontario
La GERLING GLOBALE compagnie d'assurances GÉNÉRALES	Toronto, Ontario
PAFCO compagnie d'assurances Limitée	Toronto, Ontario
SCOTTISH & YORK Insurance Co. Limited	Scarborough, Ontario
Compagnie d'assurance générale, SIMCOE & ERIE	Hamilton, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
ALLSTATE DU CANADA, compagnie d'assurance	Markham, Ontario
ASSUREURS-GROUPES compagnie canadienne d'assurances	Toronto, Ontario
Le BOUCLIER LAURENTIEN compagnie d'assurances	Montréal, Québec
CANADA-VIE compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances CANADIAN SURETY	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE COMMERCE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE GÉNÉRALE	Scarborough, Ontario
La compagnie d'assurance CANADIENNE PROVINCIALE	Toronto, Ontario
CERCLE D'OR, compagnie d'assurance	Winnipeg, Manitoba
CHATEAU compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance CHEQUERS	Toronto, Ontario
CHUBB DU CANADA compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CIGNA DU CANADA compagnie d'assurance	Scarborough, Ontario
La CITADELLE compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
CONSTITUTION DU CANADA compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance CONTINENTAL DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CORNHILL DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance COSECO	Mississauga, Ontario
La compagnie d'assurance générale CUMIS	Burlington, Ontario
Compagnie d'assurances DOMINION	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance générale DOMINION DU CANADA	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
ECONOMICAL, compagnie mutuelle d'assurance	Waterloo, Ontario
L'ÉQUITABLE, compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
La FEDERATED, compagnie d'assurance DU CANADA	Winnipeg, Manitoba
La FÉDÉRATION compagnie d'assurances du Canada	Montréal, Québec
GAN CANADA compagnie d'assurances	Toronto, Ontario
La GARANTIE, compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord	Montréal, Québec
GÉNÉRAL ACCIDENT, compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
Le GROUPE COMMERCE compagnie d'assurances	St-Hyacinthe, Québec
Compagnie d'assurance GUARDIAN DU CANADA	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance HALIFAX	Halifax, Nouvelle-Ecosse
Compagnie d'assurance HARTFORD DU CANADA	Willowdale, Ontario
La compagnie d'assurances HERALD	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance du HOME CANADIEN	Montréal, Québec
La compagnie d'assurances JEVCO	Montréal, Québec
LAURENTIENNE CASUALTY compagnie d'assurance de dommages du Canada	Toronto, Ontario
La LONDON ET MIDLAND compagnie d'assurance générale	London, Ontario
MARKEL compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances la MÉTROPOLITAINE	Toronto, Ontario
La MÉTROPOLITAINE GÉNÉRALE, compagnie d'assurance	Montréal, Québec
La compagnie d'assurance MISSISQUOI	Frelighsburg, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
La PERSONNELLE, compagnie d'assurance du Canada	Etobicoke, Ontario
La PRUDASCO, compagnie d'assurance	Montréal, Québec
La PRUDENTIELLE D'AMÉRIQUE, compagnie d'assurance générale (Canada)	Scarborough, Ontario
La PRUDENTIELLE D'ANGLETERRE, compagnie d'assurance générale (Canada)	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance du QUÉBEC	Montréal, Québec
La ROYALE DU CANADA, compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La SÉCURITÉ, compagnie d'assurances générales du Canada	Lévis-Lauzon, Québec
La SÉCURITÉ NATIONALE compagnie d'assurances	Montréal, Québec
La SOUVERAINE, compagnie d'assurance générale	Calgary, Alberta
SUN ALLIANCE compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TORONTO GÉNÉRALE	Scarborough, Ontario
Compagnie d'assurance TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough, Ontario
Compagnie d'assurance TRAFALGAR DU CANADA	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance TRANSIT	Toronto, Ontario
UNIFUND, compagnie d'assurance	Saint-Jean, Terre-Neuve
La compagnie d'assurance UNION COMMERCIALE DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances VICTORIA du Canada	Scarborough, Ontario
La compagnie mutuelle d'assurance WAWANESA	Winnipeg, Manitoba
La compagnie d'assurance WELLINGTON	London, Ontario
ZURICH DU CANADA, compagnie d'INDEMNITÉ	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
AETNA ACCIDENTS ET GARANTIE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
ALLSTATE, compagnie d'assurance	Northbrook, Illinois	Markham, Ontario
Compagnie de réassurance l'AMÉRICAINE	Princeton, New Jersey,	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurances AMERICAN HOME	New York, New York,	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance AMERICAN ROAD	Deaborn, Michigan	Oakville, Ontario
L'ANCIENNE RÉPUBLIQUE, compagnie d'assurance	Greensburg, Pennsylvanie	Hamilton, Ontario
Compagnie d'assurance CALVERT	New York, New York	Toronto, Ontario
CHRYSLER INSURANCE Company	Southfield, Michigan	Mississauga, Ontario
Compagnie d'assurances CONTINENTAL	New York, New York	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance CONTINENTAL CASUALTY	Chicago, Illinois	Toronto, Ontario
Société d'assurance mutuelle des EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau, Wisconsin	North York, Ontario
Compagnie d'assurances FÉDÉRALE	Indianapolis, U.S.A.	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance FIREMAN'S FUND	Novato, Californie	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances GÉNÉRALES D'AMÉRIQUE	Seattle, Washington	Mississauga, Ontario
La compagnie d'assurance HANOVER	Worcester, Massachussetts	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
HARTFORD FIRE Insurance Company	Hartford, Connecticut	Willowdale, Ontario
La compagnie d'assurance HOME	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance générale KANSA international S.A.	Helsinki, Finlande	Montréal, Québec
LIBERTY MUTUAL FIRE Insurance Company	Boston, Massachussetts	Don Mills, Ontario
LIBERTY MUTUAL INSURANCE Company	Boston, Massachussetts	Don Mills, Ontario
Les Souscripteurs d'assurance non maritime, membres du LLOYD'S DE LONDRES (Angleterre)	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurance LONDON	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
LUMBERMENS MUTUAL Casualty Company	Long Grove, Illinois	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance MOTORS	Détroit, Michigan	Thornhill, Ontario
La compagnie de réassurance NAC	Greenwich, Connecticut	Willowdale, Ontario
La compagnie d'assurances NEW HAMPSHIRE	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance-incendie de NIAGARA	New York, New York	Toronto, Ontario
La NORMAN compagnie d'assurance Limitée	Berkshire, Angleterre	Sainte-Foy, Québec
La compagnie d'assurance NORTH AMERICA	Philadelphie, Pennsylvanie	Scarborough, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
PROGRESSIVE Casualty Insurance Company	Mayfield, Ohio	Willowdale, Ontario
La PRUDENTIELLE compagnie d'ASSURANCE LIMITEE	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurances RELIANCE	Philadelphie, Pennsylvanie	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance SAINT PAUL	Saint Paul, Minnesota	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance SÉCURITÉ DE HARTFORD	Farmington, Connecticut	Toronto, Ontario
La société mutuelle d'assurance SENTRY	Steven Point, Wisconsin	Toronto, Ontario
La SUISSE COMPAGNIE ANONYME d'assurances générales	Zurich, Suisse	Montréal, Québec
TOKIO, compagnie d'assurance maritime et incendie Ltée	Tokyo, Japon	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance TRANSAMÉRICA	Woodland, Californie	Toronto, Ontario
La TRAVELERS, compagnie d'INDEMNITÉ	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
L'UNITE, compagnie d'assurances générales	New York, New York	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances UNITED STATES FIDELITY & GUARANTY	Baltimore, Maryland	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance UNITED STATES FIRE	Bernardsville, New Jersey	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance mutuelle UTICA	New York, New York	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Société d'assurances YASUDA Limitée	Tokyo, Japon	Scarborough, Ontario
ZURICH compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario

LISTE DES ASSUREURS FORMANT DES GROUPES

PARMI LES 15 PLUS IMPORTANTS

1.	**GROUPE NATIONALE-NEDERLANDEN**	- Belair - Groupe Commerce - Halifax
2.	**GROUPE DESJARDINS**	- Caisses Desjardins - Norgroupe - Sécurité
3.	**GROUPE LA LAURENTIENNE**	- Bouclier Laurentien - Laurentienne agricole - Laurentienne casualty - Laurentienne générale
4.	**GROUPE PRUDENTIAL ASSURANCE**	- Prudasco - Prudentielle ass. Ltée - Prudentielle Ang. Can.
5.	**GROUPE AXA CANADA**	- Anglo Canada - Axa Home - Provinces Unies
6.	**GROUPE UNINDAL**	- Equitable - Industrielle-Alliance - Norman - Union Canadienne
7.	**GROUPE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES**	- Capitale - Personnelle - gén.
8.	**GROUPE ZURICH CANADA**	- Zurich - Zurich du Canada - Indemnité
9.	**GROUPE ROINS HOLDING LIMITED**	- Québec (cie d'ass.) - Royale du Canada
10.	**GROUPE CANADIAN GENERAL**	- Canadienne générale - Scottish & York - Toronto générale - Traders générale - Victoria du Canada
11.	**GROUPE HOME CANADIEN**	- Adriatique - Home Canadien
12.	**GROUPE ALLSTATE**	- Allstate - Allstate du Canada
13.	**GROUPE ECONOMICAL**	- Economical - Missisquoi

ANNEXE 3

DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION

1. Les territoires de tarification

Le Plan statistique du Québec divise le Québec en vingt zones statistiques pour lesquelles des statistiques sont compilées séparément.

Zone 804 Les municipalités d'Anjou, de Montréal, de Montréal-Est, de Montréal-Nord et de Saint-Léonard.

Zone 821 Les autres municipalités de l'Ile-de-Montréal.

Zone 822 L'Ile-Jésus

Zone 823 Les divisions de recensement Chambly, Laprairie et Verchères.

Zone 824 Les divisions de recensement Beauharnois, Châteauguay, Deux-Montagnes, Iberville (municipalité d'Iberville seulement), Napierville, Saint-Jean, Soulanges, Vaudreuil.

Zone 825 La division de recensement L'Assomption et les municipalités suivantes de la division de Terrebonne: Blainville, Boisbriand, Bois-des-Filions, Lafontaine, Lorraine, New-Glasgow, Rosemère, Saint-Antoine-des-Laurentides, Saint-Jérôme, Saint-Louis-de-Terrebonne, Sainte-Anne-des-Plaines, Sainte-Sophie, Sainte-Thérèse, Sainte-Thérèse (Bouchard) camp militaire, Sainte-Thérèse-Ouest et Terrebonne.

Zone 806 La division de recensement Québec.

Zone 826 Les divisions de recensement Charlevoix-Est, Charlevoix-Ouest, Lévis, Montmorency N^{O} 1, Montmorency N^{O} 2, et Portneuf.

Zone 802 Les divisions de recensement Gatineau (seulement la partie sud de la frontière nord de La Pêche), Hull, Papineau (seulement la municipalité de Val-des-Monts, sections de Wakefield-Est et de Templeton) et Pontiac (seulement la municipalité de Pontiac).

Zone 807 Les divisions de recensement Compton, Frontenac, Richmond, Sherbrooke, Stanstead et Wolfe.

Zone 827 Les divisions de recensement Arthabaska, Lotbinière, Mégantic et Nicolet.

Zone 815 Les divisions de recensement Bagot, Brome, Drummond, Huntingdon, Iberville (sauf la municipalité d'Iberville), Missisquoi, Richelieu, Rouville, Saint-Hyacinthe, Shefford et Yamaska.

Zone 808 Les divisions de recensement Argenteuil, Berthier, Gatineau (sauf la partie comprise dans la zone 802) Joliette, Labelle, Montcalm, Papineau (sauf la partie comprise dans la zone 802), Pontiac (sauf la partie comprise dans la zone 802) et Terrebonne (sauf la partie comprise dans la zone 825).

Zone 828 Les divisions de recensement Champlain, Maskinongé et Saint-Maurice.

Zone 842 Les divisions de recensement Bonaventure, Gaspé-Est, Gaspé-Ouest, Matane, Matapédia et Rimouski.

Zone 843 Les divisions de recensement Beauce, Bellechasse, Dorchester, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Rivière-du-Loup et Témiscouata.

Zone 829 Les divisions de recensement Saguenay et Territoire-du-Nouveau-Québec.

Zone 860 Les divisions de recensement Chicoutimi, Lac-Saint-Jean-Est et Lac-Saint-Jean-Ouest.

Zone 861 Les divisions de recensement Abitibi et Témiscamingue.

Zone 850 La division de recensement Iles-de-la-Madeleine.

2. Les classes de conducteurs

La grande majorité des assureurs se réfère dans leur tarification aux 14 classes de conducteurs du Plan statistique du Québec; ces classes sont décrites ci-après.

PROMENADE SEULEMENT

Classe 01:*

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.
- Le véhicule ne sert pas pour aller au travail.
- Le kilométrage ne doit pas dépasser 16 000 kilomètres par an.
- Aucun conducteur homme de moins de 25 ans,** ni aucun conducteur femme célibataire de moins de 25 ans.
- Pas plus de deux conducteurs** par véhicule au domicile de l'assuré, dont chacun détient depuis au moins trois ans un permis de conduire valide.

Classe 02:

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.
- Le véhicule, utilisé pour aller au travail et en revenir, ne fait pas plus de 16 kilomètres par trajet.
- Aucun conducteur homme de moins de 25 ans,** ni aucun conducteur femme célibataire de moins de 25 ans.

---

* Voir définition de la classe 06.

** A l'exclusion de celui faisant l'objet d'une déclaration comportant une classe 06.

Classe 02:* (suite)

- Pas plus de deux conducteurs** par véhicule au domicile de l'assuré, dont chacun détient depuis au moins trois ans un permis de conduire valide.

Classe 03:

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.

Classe 04:

- Le conducteur principal est un homme célibataire de 25 à 29 ans inclusivement.

AFFAIRES ET PROMENADE

Classe 07:

- Le conducteur principal a 25 ans et plus.

CONDUCTEURS OCCASIONNELS HOMMES DE MOINS DE 25 ANS

Classe 06:

- La présence d'un conducteur occasionnel homme de moins de 25 ans doit faire l'objet d'une déclaration supplémentaire portant sur la classe 06, lorsque le conducteur principal est tarifé en vertu de la classe 01, 02, 03, 04 ou 07.

---

* Voir définition de la classe 06.

** A l'exclusion de celui faisant l'objet d'une déclaration comportant une classe 06.

CONDUCTEURS PRINCIPAUX DE MOINS DE 25 ANS

Classe 08:*

- Homme marié: Age: 20 ans et moins.

Classe 09:

- Homme marié: Age: 21, 22, 23 ou 24 ans

Classe 10:

- Homme célibataire: Age: 18 ans et moins

Classe 11:

- Homme célibataire: Age: 19 et 20 ans

Classe 12:

- Homme célibataire: Age: 21 et 22 ans

Classe 13:

- Homme célibataire: Age: 23 et 24 ans

Classe 18:

- Femme: Age: 20 ans et moins

Classe 19:

- Femme: Age: 21, 22, 23 ou 24 ans

---

* Voir définition de la classe 06.

3. Les dossiers de conduite

Les dossiers de conduite sont établis en tenant compte des accidents impliquant l'assuré ou le conducteur principal, l'automobile ou toute autre automobile l'ayant remplacée pendant une certaine période.

Un accident est défini comme tout événement ayant entrainé des dommages corporels ou matériels aux tiers ou des dommages à la voiture par collision du fait de la propriété, de l'usage ou de la conduite d'un véhicule.

Ne sont toutefois pas considérés comme résultant d'un accident les dommages causés à un véhicule par un conducteur non identifié, si le fait est signalé aux autorités policières dans les 24 heures; ou les dommages causés à un véhicule alors qu'il était stationné légalement; ou le paiement total au chapitre A des dommages causés au véhicule en vertu de l'application de la convention d'indemnisation directe; ou les frais de sinistres, les déboursés au titre de l'assurance individuelle et les frais de soins d'urgence.

Le Plan statistique du Québec définit sept dossiers de conduite qui sont les suivants:

DOSSIER DE CONDUITE	DÉFINITION
6	Six années sans accident
5	Cinq années sans accident
4	Quatre années sans accident
3	Trois années sans accident
2	Deux années sans accident
1	Une année sans accident
0	Moins d'une année sans accident

4. Les groupes de tarification des véhicules

Dans leur tarification, les assureurs tiennent compte du type de véhicules que l'assuré conduit. Pour ce faire, ils regroupent la multitude de véhicules se différenciant par la marque, le modèle et l'année de fabrication. Ce sont les groupes de tarification des véhicules.

Le tableau suivant donne des exemples de classification pour certains véhicules qui sont tirés des manuels de tarifs des assureurs. Toutes les possibilités de groupes ne sont pas représentées ici.

GROUPES DE VÉHICULES ATTRIBUÉS A CERTAINS MODELES

	Année de modèle									
Marque - modèle	1991	90	89	88	87	86	85	84	83	82
BMW										
- 325	14	14	13	12	12	11	10			
BUICK										
- Century*	10	10	10	8	8	8	7	7	5	5
CHEVROLET										
- Cavalier	9	9	9	8	8	8	6	6	5	5
- Celebrity*	-	-	9	8	8	7	6	6	5	5
- Sprint*	9	9	9	8	8	7				
DODGE										
- Shadow*	9	9	9	8	8					
FORD										
- Escort LX	9	9	9	8	8	8	6	6		
HONDA										
- Civic 2 portes	10	10	9	8	7	7	6	6	5	5
- Accord EX	10	10	10	9	9	8	7	7		

---

* Les groupes ci-haut sont pour les modèles de base et s'il y a lieu, à quatre portes. Il est possible que le groupe soit plus élevé pour certaines années pour un modèle deux portes dans le cas des véhicules suivis d'un astérisque (*) au tableau précédent.

GROUPES DE VÉHICULES ATTRIBUÉS A CERTAINS MODELES

	Année de modèle									
Marque - modèle	1991	90	89	88	87	86	85	84	83	82
MAZDA										
- 323	10	10	10	8	8	8				
- 626	11	11	11	9	9	9	8	7	6	6
NISSAN										
- Maxima	12	12	12	10	10	10	8	8		
- Pulsar		11	11	10	9	8	7	7		
- Stanza XE	10	10	10	9	9	8	7	7		
OLDSMOBILE										
- Cutlass Ciera	10	10	9	8	8	8				5
PLYMOUTH										
- Voyager SE	9	9	8	7	7	7	6	6		
PONTIAC										
- 6000*	10	10	10	8	8	8	7	7	5	5
TOYOTA										
- Camry	10	10	10	8	8	8	7	7	5	
- Corolla LE	10	10	10	9	8	8	7	6		
VOLKSWAGEN										
- Fox	9	9	9	8	8					
- Golf	10	10	10	9	8	8	7			
- Jetta	11	11	10	9	9	9	7	7	6	6

---

* Les groupes ci-haut sont pour les modèles de base et s'il y a lieu, à quatre portes. Il est possible que le groupe soit plus élevé pour certaines années pour un modèle deux portes dans le cas des véhicules suivis d'un astérisque (*) au tableau précédent.

ANNEXE 4

NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COUTS ESTIMÉS

Les coûts afférents aux polices émises en 1990 pour l'ensemble du marché proviennent d'une projection des coûts encourus pour l'année de survenance 1989. L'analyse des coûts repose sur deux hypothèses générales: premièrement les manuels de tarifs sont entrés en vigueur en moyenne le 1er juillet 1990 et ce pour une durée d'un an; deuxièmement la distribution des sinistres sur ces polices est uniforme au cours de l'année. Cela permet de situer la date à laquelle nous projetterons les coûts au 1er juillet 1991.

SOURCES DES DONNÉES

La principale source des données est le "Rapport statistique sur l'assurance automobile, 1989" publié par le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.). Ce dernier fournit toutes les informations relatives aux coûts des sinistres par véhicule assuré.

De plus, le nombre d'accidents par mois de survenance compilé par la Société d'assurance automobile du Québec (S.A.A.Q.) nous sert d'indicateur; et enfin la Revue de la Banque du Canada fournit des informations sur divers indicateurs économiques tels: l'indice des prix à la consommation (I.P.C.), le taux de chômage et le nombre de véhicules neufs vendus par mois.

AJUSTEMENT DES DONNÉES

Avant de procéder aux projections, de légers ajustements ont été apportés à la matérialisation des sinistres inclus dans le Rapport du G.A.A. pour les facteurs de 6 mois à l'ultime qui suivent: en collision, légère baisse pour les montants des sinistres; en accident sans collision ni versement, hausses pour les nombres et les montants des sinistres. Ces ajustements ont pour but de mieux refléter les tendances récentes dans la matérialisation des sinistres.

PROJECTION

L'évolution des coûts a été estimée pour chacune des années 1990 et 1991. La procédure utilisée pour calculer les facteurs de projection consiste, pour chaque couverture, à estimer séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres par véhicule assuré, à savoir la fréquence des sinistres et le coût moyen par sinistre, et ce pour les périodes de 1989 à 1990, puis de 1990 à 1991.

La méthode utilisée pour obtenir les facteurs de projection se compose d'une part, d'une analyse des résultats d'expérience de chacune des composantes en fonction de divers paramètres (temps, I.P.C., Taux de chômage, nombre de véhicules vendus); puis de la modélisation de ces données pour en déduire les tendances, ou facteurs de projections, d'autre part.

Nous avons donc obtenu des facteurs de projection pour la fréquence et le coût moyen par sinistre que nous avons appliqués aux coûts des sinistres par véhicule assuré de 1989 pour obtenir ceux de 1991.

FRAIS D'EXPLOITATION

Les frais d'exploitation ont été ajoutés au coût des sinistres par véhicule assuré pour obtenir les coûts estimés. Ces frais ont été évalués à partir d'une projection de l'expérience de l'année 1989, rapportée par les assureurs au Groupement des assureurs automobiles, ainsi que des tendances observées dans les différentes composantes des frais d'exploitation depuis quelques années. Chacune de ces composantes a été projetée et exprimée en fonction des primes souscrites, dont l'évolution a également été estimée.

TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES

Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle taxe sur les produits et services le 1er janvier 1991, nous avons évalué l'impact de cette taxe de façon individuelle sur les frais de sinistres, les frais internes de règlement des sinistres, les frais externes de règlement des sinistres et enfin les frais d'exploitation. Cette subdivision était nécessaire car la T.P.S. a des effets différents selon la catégorie de frais.

COUTS ESTIMÉS DES SINISTRES PAR VÉHICULES ASSURÉ EN 1991

Une fois les hypothèses déterminées, le coût estimé des sinistres par garantie a été calculé pour l'ensemble du Québec.

Quant à l'évaluation des coûts de chaque assureur, elle a été faite en tenant compte d'une pondération de sa propre expérience de sinistres pour les années 1988 et 1989 et de la proportion déclarée de ses frais d'exploitation pour sa tarification de 1990. La projection des coûts par assureur a été faite à partir des mêmes hypothèses que celles utilisées pour l'ensemble du marché, mais pour une période qui diffère selon l'assureur et cela, en fonction de la date d'entrée en vigueur de chacun des manuels de tarification.

HYPOTHESES

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation des coûts estimés pour les années 1990 et 1991 sont les suivantes:

1) **Coût des sinistres par véhicule assuré**

Fréquence des sinistres

Garantie	Variation par rapport à l'année précédente	
	1990	1991
Responsabilité civile	- 6,5%	- 2,0%
Collision	- 3,5%	- 1,0%
Accident sans collision ni versement	+ 3,0%	+ 3,0%

Coût moyen par sinistre

Garantie	Variation par rapport à l'année précédente	
	1990	1991
Responsabilité civile	+ 6,5%	+ 7,0%
Collision	+ 4,5%	+ 5,0%
Accident sans collision ni versement	+12,5%	+ 4,0%

Ces hypothèses donnent donc les variations suivantes du coût des sinistres par véhicule assuré.

Facteurs de projection

Garantie	Variation par rapport à l'année précédente	
	1990	1991
Responsabilité civile	- 0,4%	+ 4,9%
Collision	+ 0,8%	+ 4,0%
Accident sans collision ni versement	+15,9%	+ 7,1%

2) **Frais d'exploitation**

Les pourcentages obtenus pour chacune des composantes des frais d'exploitation pour 1990 et 1991 sont les suivants:

Commissions	11,1%
Taxes et permis	3,3%
Frais d'administration	9,8%
Total	24,2% des primes souscrites

3) **Taxe sur les produits et services (T.P.S.)**

Les pourcentages obtenus pour chacune des composantes des coûts estimés de 1991 pour toutes les garanties sont les suivants:

Sinistres	+ 3,0%
Frais internes de règlement des sinistres	+ 1,5%
Frais externes de règlement des sinistres	+ 0,8%
Frais d'exploitation	+ 0,8%

Gouvernement du Québec
L'Inspecteur général
des institutions financières